INFLUENCIA

DEL

PODER NAVAL

EN LA HISTORIA

1660 – 1783

POR

A. T. MAHAN

SEGUNDO TOMO

[illegible]

[illegible]

[illegible]

CAPITULO VII

GUERRA ENTRE LA GRAN BRETAÑA Y ESPAÑA, 1739. — GUERRA DE SUCESION AUSTRIACA, 1740. — FRANCIA SE UNE A ESPAÑA CONTRA LA GRAN BRETAÑA EN 1744. — COMBATES NAVALES DE MATTHEWS, ANSON Y HAWKE. PAZ DE AIX-LA-CHAPELLE EN 1748.

Hemos llegado ahora al comienzo de una serie de grandes guerras que, con cortos intervalos de paz, duraron cerca de medio siglo y que, salvo algunos detalles en que no sucede así, tienen rasgos que las caracterizan perfectamente, distinguiéndolas de las anteriores y posteriores.

Estas luchas abarcaron las cinco partes del mundo; pero aunque no faltaron campañas parciales en diferentes puntos, el principal teatro de las mismas fue Europa. Los grandes problemas que habían de resolverse en estas guerras, concernientes a la historia del mundo, eran la supremacía marítima y el dominio de países distantes, la posesión de colonias, y, como consecuencia de todo, el aumento de la riqueza. Es realmente curioso el hecho de que casi hasta el final de estas guerras, no llegaran a combatir las escuadras, haciendo que se decidiera la lucha en su propio campo, el mar. La acción del poder naval es perfectamente visible y el resultado final se muestra enteramente evidente desde el principio de la lucha; pero durante largo espacio de tiempo, no hubo operaciones de guerra naval que merezcan el nombre de tales, debido a que el gobierno francés no había llegado a penetrarse aún de la verdad de las cosas. El movimiento de Francia hacia su expansión colonial, fue debido completamente a su pueblo, por más que figuren en lugar preeminente los nombres de unos cuantos iniciadores notables, pero la actitud de los gobernantes fue siempre fría y recelosa, y este fue el motivo de que se descuidase la marina; descuido que era el primer paso para la derrota que sobrevino después en el objeto principal de la lucha y que acabó por destruir para siempre su poderío naval.

Como este es el rasgo característico de las guerras de que nos vamos a ocupar ahora, será conveniente hacer un balance de la situación relativa en que se encontraban las tres principales naciones europeas, fuera del continente propio, y especialmente en aquellas regiones que estaban llamadas a ser otros tantos teatros de la lucha.

En Norte América poseía entonces Inglaterra trece colonias, que fueron los primitivos Estados Unidos, abarcando desde el Maine hasta Georgia. En estas colonias se veía desarrollado en su mayor esplendor el sistema colonizador, característico de Inglaterra; núcleos de hombres libres gobernados y regidos según sus gustos, dotados todavía de entusiasta lealtad por la Metrópoli y dedicados a la agricultura, comercio e industrias marítimas. Por la índole del país y sus productos, por lo extenso del litoral y el crecido número de sus puertos abrigados y, finalmente, por el carácter de sus habitantes, disponían estas colonias de todos los elementos necesarios al poder naval, el cual había recibido ya amplio desarrollo. Un país como este y un pueblo dotado de semejantes cualidades, constituía una excelente base en el hemisferio occidental para las operaciones del ejército y marina ingleses. Además de esto, los colonos ingleses sentían profundas rivalidades respecto de los franceses y canadienses.

Francia poseía el Canadá y la Luisiana, nombre que se aplicaba a una comarca mucho más extensa que la que actualmente lo lleva, y a más de esto tenía pretensiones sobre todo el valle del Ohío y Misisipí, sobre cuyos puntos alegaba como derechos el haber sido el primer descubridor y el constituir un lazo necesario entre el San Lorenzo y el Golfo de México. Estos territorios no se habían ocupado aún de manera permanente, pero tampoco admitía Inglaterra los derechos que Francia pretendía tener sobre ellos, sosteniendo, por el contrario, que sus colonos lo tenían para extenderse indefinidamente hacia el Oeste. La posición más fuerte de los franceses era el Canadá, pues el San Lorenzo les daba acceso al interior de la comarca y aunque habían perdido a Terranova y Nueva Escocia, con la isla de Cabo Bretón que aún conservaban, poseían la llave del golfo y del río. En el sistema de gobierno seguido en el Canadá se veían todos los rasgos característicos de la colonización francesa, implantada en un clima menos conveniente para ella que el de los países tropicales. Este país estaba regido por un gobierno paternal, mezcla de militar y religioso, que estorbaba el desarrollo de todas las iniciativas individuales y la asociación libre para el logro de fines comunes. Los colonos abandonaron el comercio y la agricultura, limitándose tan solo a recoger los alimentos necesarios para su inmedia-

to consumo y entregándose, la mayoría, a la profesión de las armas o a la caza; su principal tráfico era el de pieles. Existían tan pocas industrias mecánicas entre ellos, que se veían obligados a comprar a las colonias inglesas la mayor parte de los barcos que empleaban en la navegación interior. El elemento principal de fuerza lo constituía el carácter militar de la población, donde cada hombre era un soldado.

A más de la hostilidad heredada de la madre Patria, tenía que existir necesariamente un antagonismo grandísimo entre dos sistemas político-sociales tan completamente opuestos, colocados por añadidura tan cerca uno de otro. La gran distancia que mediaba entre el Canadá y las Antillas y lo inhospitalario de su clima de invierno le hacía perder mucha parte de su importancia bajo el punto de vista naval, siendo de mucho más valor para Inglaterra sus colonias americanas, que lo era el Canadá para Francia, además de que los recursos y población de éste eran muy inferiores a los de aquéllas. En 1750, la población del Canadá era de 8.000 almas y la de las colonias inglesas de 1.200.000. Con semejante disparidad de fuerza y recursos la única probabilidad que había para la conservación del Canadá era la ayuda del poder naval de Francia, bien fuera por dominio directo de los mares vecinos a él, o bien por entretenimiento de las fuerzas contrarias verificado en otra parte cualquiera del mundo, con el fin de libertarlo de la presión que las referidas fuerzas hubieran podido hacer al caer sobre él.

España poseía en la América del Norte, además de Méjico y las comarcas situadas al sur del mismo, la Florida, bajo cuyo nombre se comprendían extensas regiones que alcanzaban más allá de la península de este nombre, que no estaban limitadas de un modo exacto y que tuvieron poca importancia en todos los períodos de esta larga guerra.

En las Antillas, las posesiones principales de España eran las mismas que aún se conservan hoy bajo su dominio o sean Cuba y Puerto Rico; y además, parte de Haití. Francia tenía a Guadalupe, Martinica y la otra parte de Haití (la occidental). Inglaterra poseía Jamaica, Barbados y algunas islas menores. La fertilidad peculiar del suelo, las producciones comerciales y un clima menos riguroso, parece que debían haber motivado mayores ambiciones por poseer estas islas, dado el carácter colonial de las guerras; pero a pesar de eso, no se verificó tentativa alguna por tomarlas, y si se exceptúa España, que deseaba recobrar Jamaica de manos de los ingleses, no hubo ninguna nación que deseara apoderarse de estas islas importantes. La razón probable que existió para que sucediera esto, fue que

Inglaterra, cuyo poder naval la hacía ser el principal agresor, dirigió todos sus esfuerzos según los deseos de los numerosos ingleses que habitaban en el continente americano. Las pequeñas Antillas son de un tamaño demasiado reducido para poderlas poseer con toda seguridad sin disponer de una poderosa fuerza marítima que domine los mares. Tienen importancia las islas referidas, en caso de guerra, bajo dos aspectos diferentes: el primero como puntos de apoyo para el Poder Naval, y el segundo bajo el punto de vista comercial, bien como adición a los recursos propios o bien como disminución de los del enemigo. La guerra dirigida contra ellas puede considerarse como guerra encaminada contra el comercio; y las islas mismas, como barcos o convoyes sueltos cargados con tesoros del enemigo. Más adelante las veremos cambiando de dueño como las fichas de los jugadores en una partida larga, volviendo, por regla general, a poder del primitivo poseedor, al afirmarse la paz, si bien el resultado final era quedar siempre gran parte de ellas en poder de Inglaterra. Sin embargo, la circunstancia de poseer intereses en aquel foco de comercio cada una de las grandes potencias, unido al tiempo desfavorable que reinaba gran parte del año en el continente americano, el cual dificultaba mucho las operaciones militares, hizo que concurrieran al Mar de las Antillas escuadras grandes y pequeñas y que en en él tuviera lugar la mayor parte de los combates navales ocurridos en esta larga serie de luchas.

Otra región distante estaba también llamada a ser teatro parcial de las guerras entre Inglaterra y Francia, y en esta región, lo mismo que en Norte América, las luchas que se avecinaban habían de resolver la suerte futura de tales comarcas. En la India estaban representadas las naciones rivales por sus respectivas compañías de las Indias Orientales, cuyas entidades no sólo dirigían el comercio con sus respectivos países, sino que gobernaban políticamente las regiones sujetas a su influencia. Todas estas Compañías estaban apoyadas, como es natural, por el gobierno de su país, pero los que estaban en contacto inmediato con los jefes indígenas eran los presidentes y empleados designados por las mismas. Las principales estaciones que tenían los ingleses en esta época, eran las siguientes: Bombay, en la costa occidental; en la oriental, Calcuta, que estaba situada a orillas del Ganges, algo distante de la costa, y, por último, Madrás. Algo más tarde se establecieron en una ciudad creada un poco al sur de Madrás, que les servía de estación, conocida generalmente bajo el nombre de Fort St. David, si bien algunas veces se la designaba con el nombre de Cuddalore, que ha conservado en

la actualidad. Las tres centrales de Calcuta, Bombay y Madrás eran completamente independientes entre sí, siendo cada una responsable ante el Consejo de Directores constituído en Inglaterra.

Francia se había establecido en Chandernagore, ciudad situada sobre el Ganges, más arriba de Calcuta; en Pondichery, sobre la costa oriental, ochenta millas al sur de Madrás; y en Mahé, estación poco importante de la costa occidental, muy al sur de Bombay. Los franceses tenían, sin embargo, la gran ventaja de poseer en el Océano Indico las islas vecinas de Borbón y Francia, que constituían excelentes estaciones intermedias. Aún fueron más afortunados con tener, en esta época, dirigiendo todos los negocios de Francia en la península del Indostán e islas adyacentes, a dos hombres dotados del carácter personal y condiciones que tuvieron Dupleix y La Bourdonnais, cuya habilidad y tesón no han sido igualados por ninguno de los ingleses que fueron a la India a realizar empresas parecidas.

Hasta en estos dos hombres, cuyo cordial compañerismo en el trabajo pudo haber causado la ruina de los establecimientos ingleses en la India, apareció también esa singular lucha de ideas y vacilaciones propia de la tendencia terrestre y marítima, cuyo origen parece arrancar de la posición geográfica de la misma Francia. Aunque Dupleix no descuidaba atender, como era debido, a los intereses comerciales, su principal aspiración era crear un gran Imperio en el cual Francia dictara leyes a multitud de príncipes indígenas vasallos, y para lograr este fin desplegó extraordinario tacto y una actividad incansable, aunque quizás idealizara algo, debido a la fantasía de su imaginación; mas no bien se encontró con La Bourdonnais, que con criterio más sano y planes más sencillos buscaba la supremacía del mar para obtener un dominio absoluto fundado en la seguridad completa de las comunicaciones con la madre patria y no en las intrigas y alianzas con los versátiles príncipes orientales, que en el acto surgió la discordia. «La inferioridad naval —dice un historiador francés que consideraba a Dupleix con las miras más elevadas— fue la causa principal que detuvo sus progresos (1), superioridad naval que era, precisamente, lo que deseaba La Bourdonnais, que a más de Gobernador de la isla era marino. Es posible que, dada la debilidad que tenía el Canadá en relación con las demás colonias inglesas, sirviese de poco el poder naval para defenderlo o conquistarlo; pero en la India, era tal la situación en que estaban las dos naciones rivales, que todo dependía del dominio del mar.

Estas eran las situaciones respectivas de las tres naciones men-

(1) MARTIN: **Historia de Francia.**

cionadas en los principales teatros exteriores de la guerra. No hacemos mención de las colonias de la costa occidental de Africa, porque eran solamente estaciones comerciales que apenas tenían importancia comercial. El Cabo de Buena Esperanza estaba en poder de los holandeses, los cuales no tomaron parte activa en las primeras guerras, manteniéndose durante largo tiempo en una neutralidad benévola con respecto a Inglaterra, que tenía su origen en el recuerdo de la alianza que habían sostenido con dicha nación durante las primeras guerras de aquel siglo.

Antes de pasar adelante, será conveniente describir, aunque sólo sea a grandes rasgos, el estado en que se hallaban entonces las marinas militares; las cuales, iban a tener, en los acontecimientos posteriores, una importancia nunca vista. Aunque no es posible dar una relación exacta del número de buques de cada país y del estado en que se encontraban, podemos, sin embargo, formar idea bastante aproximada de la eficiencia relativa de cada marina militar. Campbell, escritor marítimo inglés contemporáneo, dice que en 1727 tenía la marina inglesa ochenta y cuatro navíos de línea, de sesenta cañones para arriba, cuarenta buques de cincuenta cañones, y cincuenta y cuatro entre fragatas y buques pequeños. En 1734 había bajado este número a setenta navíos de línea y diecinueve buques de cincuenta cañones. En 1744 —después de cuatro años de guerra contra España— poseía noventa navíos de línea y ochenta y cuatro fragatas. La marina francesa de esta época la estima él en cuarenta y cinco navíos de línea y sesenta y siete fragatas. En 1747, próxima a terminarse la primera guerra, dice Campbell que la marina real de España estaba reducida a veintidós navíos de línea, y la de Francia a treinta y uno, mientras que la de Inglaterra había aumentado hasta ciento veintiséis.

Los escritores franceses que hemos consultado precisan menos sus cifras, pero convienen en que su marina quedó en situación muy precaria, no solo por la gran disminución de barcos, sino por el mal estado de los mismos y por la falta de recursos que se observaba en los arsenales, donde se carecía por completo de toda clase de materiales de construcción y reparación. Este abandono que sufrió la marina, continuó en mayor o menor escala durante el curso de todas estas guerras, hasta 1760, en que la opinión pública de la nación acabó por comprender la importancia que tenía la reconstitución de la marina; pero ya era demasiado tarde para impedir las pérdidas tan serias que tuvieron que sufrir los franceses. En Inglaterra, lo mismo que en Francia, la disciplina y organización estaban muy quebrantadas al empezar la guerra, por el largo período de paz que le había pre-

cedido; fue notoria la falta de eficiencia de las escuadras y expediciones enviadas al exterior, y recuerda los escándalos sucedidos después al estallar la guerra de Crimea, mientras que, por otra parte, la misma necesidad en que se veían los franceses de reemplazar los barcos que perdían, les hizo tener que construir, de precisión, buques que aisladamente resultaban superiores a los similares ingleses, por ser más modernos que éstos y llevar montados todos los perfeccionamientos y adelantos que el tiempo y la ciencia aconsejaban como útiles, en su adopción, No obstante, es necesario aceptar con gran reserva las afirmaciones particulares de cada escritor, pues mientras muchos autores franceses afirman, por ejemplo, que los barcos ingleses eran más rápidos, los escritores ingleses dicen que eran más pesados; puede, sin embargo, admitirse como cierto, que los buques franceses construídos en los años de 1740 a 1800 estaban, en general, mejor proyectados y eran mayores que los ingleses de tipo similar. En cambio éstos poseían una superioridad indiscutible, tanto en el número como en la calidad de sus Oficiales y marineros.

Como sostenían constantemente armadas algunas escuadras mejor o peor servidas, no podían los oficiales perder por completo los hábitos de su profesión, mientras que en 1744, se dice que Francia solo tenía con destino la quinta parte de sus oficiales. La referida superioridad se sostuvo y aumentó con la práctica que desde entonces siguieron de bloquear los puertos militares franceses con fuerzas superiores, con lo cual resultó que cuando el enemigo tuvo que enviar a la mar sus escuadras, se encontraron éstas en condiciones desventajosas bajo el punto de vista de habilidad y práctica marineras. Por otra parte, Inglaterra, a pesar del crecido número de marineros con que contaba, tenía tales demandas a causa de su comercio, que al estallar la guerra se encontró con todos sus hombres de mar repartidos por el mundo entero y no obstante su considerable cifra, carecía de hombres suficientes para dotar sus escuadras, habiendo tenido siempre paralizadas algunas fuerzas por falta de tripulaciones. Este constante empleo de la gente de mar aseguró la posesión de un personal dotado de gran práctica marinera, mas la escasez del número tuvo que suplirse por medio de levas hechas entre una clase de hombres miserables y enfermizos que perjudicaba enormemente a la eficiencia del conjunto.

Para darse cuenta del género de dotaciones que tripulaban los barcos de aquella época, no se necesita más que leer las relaciones de los que iban a incorporarse a Anson, en el momento de empezar éste su viaje alrededor del mundo; o bien ver las de Hawke cuando se alistaba para ir a la guerra. En la actualidad tales descripciones nos

parecen casi increíbles y los resultados no pudieron ser más deplorables, como es consiguiente. No solamente carecían de higiene las dotaciones, sino que era material completamente inadecuado para sobrellevar las molestias usuales de la vida de mar, aun en las circunstancias más favorables. En el servicio de la marina inglesa y francesa, hubiera sido necesario hacer un gran expurgo de oficiales, a causa de que en aquella época estaba todo subordinado a la influencia cortesana o política; a más de que es imposible después de un largo período de paz, elegir entre un grupo de hombres que todos parecen notables, aquel que ha de ser después quien mejor resista las difíciles pruebas y responsabilidades que una guerra lleva consigo. La tendencia general en ambas naciones fue escoger para los cargos superiores a oficiales que habían sido jóvenes una generación anterior, mas los resultados no fueron favorables.

Habiendo Inglaterra declarado la guerra a España en octubre de 1739, las primeras tentativas de la Gran Bretaña se dirigieron, como era natural, contra las colonias españolas de América, causa principal de la disputa, y donde, por otra parte, esperaba encontrar fácil y rica presa. La primera expedición salió al mando del almirante Vernón en noviembre del mismo año y tomó a Porto Bello por medio de un audaz golpe de mano, pero halló solamente en este puerto, de donde salían los galeones, la insignificante suma de 10.000 pesos. Al volver a Jamaica, recibió Vernon grandes refuerzos de buques, incorporándosele también un cuerpo del ejército de 12.000 hombres. Con este aumento de fuerzas, verificó dos tentativas contra Cartagena de Indias y Santiago de Cuba en 1741 y 1742, respectivamente, resultando ambas ruidosos fracasos; el almirante y el general que mandaba las tropas se pelearon entre sí, cosa bastante frecuente en una época en que los generales de tierra no entendían nada de los asuntos marítimos ni los almirantes de los terrestres. Cuando Marryatt describe en una de sus novelas este género de desavenencias, exagerándolas humorísticamente, parece haber tomado por modelo las que se originaron con motivo del ataque a Cartagena de Indias: «El ejército pensaba que la escuadra podría echar abajo una muralla de piedra de diez pies de espesor, y en cambio la marina se asombraba de que el ejército no hubiera ya escalado las mismas murallas, que eran verticales y tenían treinta pies de altura» (1).

(1) Tan segura habían creído los ingleses la toma de Cartagena de Indias, que acuñaron medallas conmemorativas del triunfo que esperaban obtener. El ejemplar que se conserva en el Museo Naval de Madrid representa al Almirante Vernón recibiendo la espada de Don Blas de Lezo, con una inscripción que

Otra expedición justamente célebre por la tenacidad y perseverancia demostrada por su jefe y famosa tanto por las penalidades sufridas cuanto por el singular resultado que tuvo, fue la que salió en 1740 al mando de Anson. Su cometido era doblar el Cabo de Hornos y atacar las colonias españolas de la costa occidental del sur de América. Después de varias dilaciones, debidas, indudablemente, a la defectuosa organización que entonces tenía la marina, consiguió salir la escuadra a fines del año 1740. Al pasar el Cabo de Hornos en la peor época del año, se encontraron los buques con una serie de temporales violentísimos que dispersaron la escuadra, sin que volvieran ya más a reunirse todos sus barcos; consiguiendo Anson, después de infinitos peligros, concentrar una parte de ellos en las islas de Juan Fernández. Dos buques de la división hicieron rumbo a Inglaterra y un tercero se perdió al sur de Chiloe. Con los tres que aún le quedaban, cruzó Anson a lo largo de las costas sudamericanas haciendo algunas presas y saqueando la ciudad de Payta. Llevaba la idea de tocar en punto cercano a Panamá para darse la mano con Vernon y emprender, con su apoyo, la conquista de esta plaza, a fin de lograr, si era posible, la posesión del istmo; mas al saber del desastre de Cartagena, determinó atravesar el Pacífico y esperar en el camino a los dos galeones que salían anualmente de Acapulco para Manila. En esta travesía uno de los dos barcos que tenía se puso en estado tan deplorable, que tuvo que destruirlo, acometiendo su empresa con el último que le quedaba y la llevó a cabo con feliz éxito, pues consiguió apresar un gran galeón que transportaba millón y medio de duros en metálico. A causa de sus muchos percances, no tuvo esta expedición gran resultado bajo el punto de vista militar, aun cuando sí produjo el consiguiente pánico y perplejidad en las estaciones españolas de América. Las grandes penalidades sufridas por los expedicionarios y la constante tenacidad desplegada para alcanzar el éxito final, han dado a esta expedición una celebridad grande y bien merecida.

En el año 1740 ocurrieron dos sucesos que provocaron una guerra general en Europa a más de la que Inglaterra tenía ya con España. En el mes de mayo del referido año subió al trono de Prusia Federico el Grande, y en octubre murió el emperador de Austria

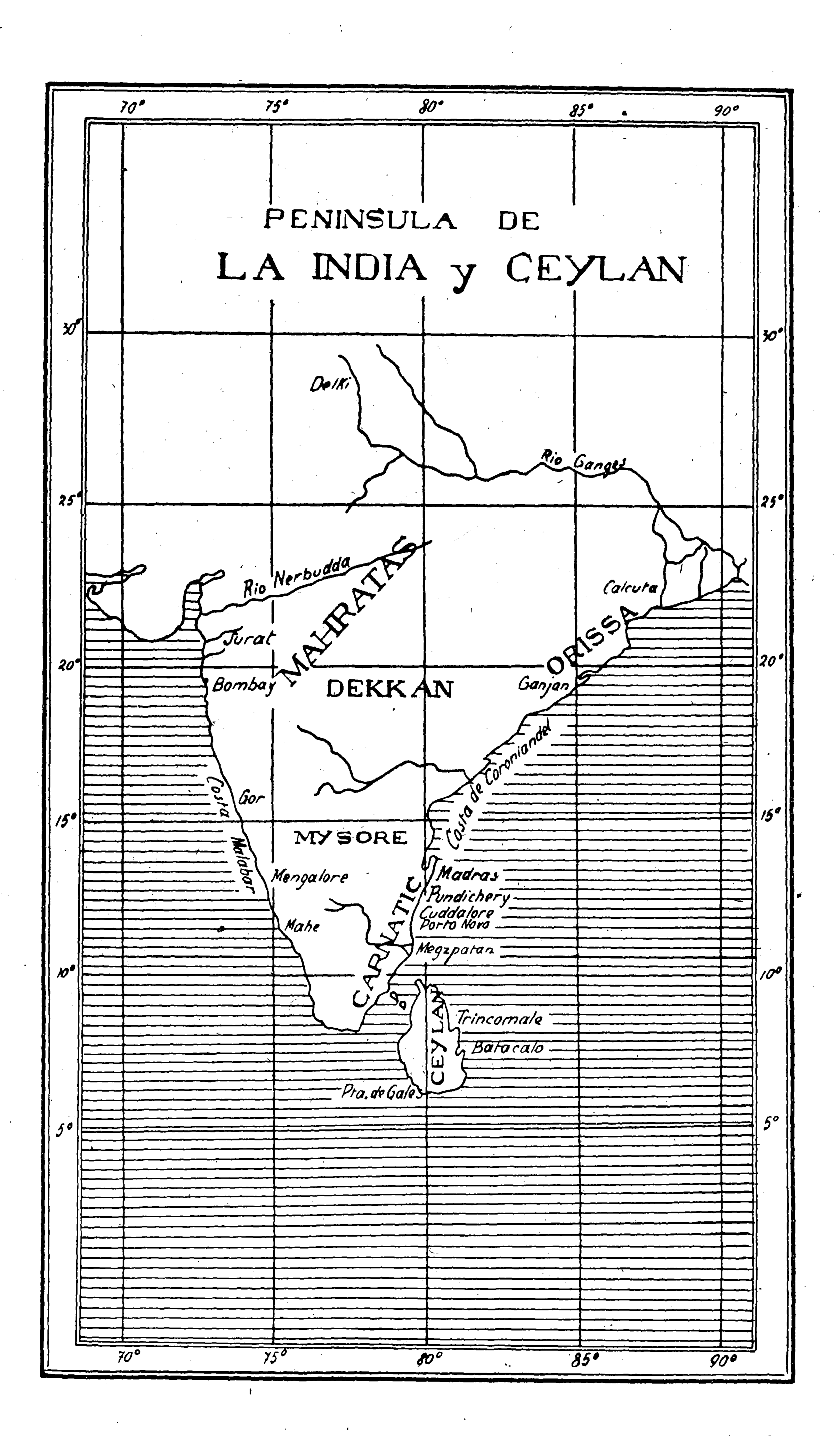
---

dice "Don Blass", y luego "the epanish pride pull down by Admiral Vernón" (el orgullo español abatido por el Almirante Vernón). El reverso figura la ciudad de Cartagena de Indias atacada por los navios ingleses, y otra leyenda que dice "Don Blass" y "true british heroes took Cartagena" (los verdaderos héroes ingleses tomaron a Cartagena). En el Museo Arqueológico de Madrid existen cuatro medallas de este género, y once en la Academia de la Historia (N. de los T.).

Carlos VI, antiguo pretendiente al trono de España. Este último, como carecía de heredero varón, legó en su testamento la corona a su hija mayor, la célebre María Teresa, cuya sucesión al trono había tratado de asegurar dirigiendo con muchos años de anticipación todos los esfuerzos de su diplomacia hacia ese objeto. Dicha sucesión había sido garantizada por las naciones europeas, pero la aparente debilidad de su posición, excitó la ambición de otros soberanos. El elector de Baviera se presentó reclamando como suya toda la herencia, en cuya pretensión fue apoyado por Francia, mientras que el rey de Prusia reclamaba y se apoderaba de la provincia de Silesia. Los demás Estados, grandes o pequeños, unieron su suerte a la de los bandos formados, viéndose Inglaterra complicada en estas contiendas, por ser su rey elector de Hannover, y su carácter de tal le obligó a hacer apresuradamente la declaración de neutralidad en nombre de Hannover, por más que el sentimiento del pueblo inglés fuera favorable a la causa de Austria.

Mientras tanto, las derrotas y contratiempos sufridos por las expediciones enviadas contra los dominios españoles de América y las considerables pérdidas experimentadas por el comercio inglés, aumentaron el clamoreo general contra Walpole, el cual hizo, al fin, dimisión de su cargo a principios del año 1742. Bajo la dirección del nuevo ministro se convirtió Inglaterra en decidido aliado de Austria, votando en seguida el Parlamento un crédito para ayudar con dinero a la reina-emperatriz y los recursos necesarios para enviar un cuerpo de tropas auxiliares a los Países Bajos austríacos; al par que Holanda, influída también por Inglaterra y comprometida como ella a sostener en el trono a María Teresa, votaba igualmente subvenciones para la guerra. Aquí se presenta otra vez la curiosa interpretación de las leyes de derecho internacional antes mencionadas. Ambas naciones entraron por este motivo en una guerra contra Francia, pero solo como auxiliares de la emperatriz y no como beligerantes principales; de suerte que en virtud de esta distinción, resultaban Inglaterra y Holanda en paz con Francia, a excepción de las tropas que tenían en campaña batiéndose contra la última. Situación tan equívoca no podía tener más que un solo fin, siendo evidente que tarde o temprano habría de producir la guerra declarada.

En la mar se había colocado Francia en análoga situación respecto a Inglaterra, figurando como auxiliar de España en virtud del tratado de alianza existente entre ambos reinos, a la vez que pretendía estar aún en paz con Inglaterra; y es curioso ver la gravedad con que los escritores franceses se quejan de los ataques ve-


PENINSULA DE
LA INDIA y CEYLAN
70°
75°
80°
85°
90°
30°
25°
20°
15°
10°
5°
Delki
Rio Ganges
Rio Nerbudda
MAHRATAS
Calcuta
Jurat
ORISSA
Bombay
DEKKAN
Ganjan
Costa de Coromandel
Costa Malabar
Gor
MYSORE
Mengalore
Madras
Pundichery
Cuddalore
Porto Novo
Mahe
CARNATIC
Megzpatan
CEYLAN
Trincomale
Batacalo
Pta. de Gales

rificados por los buques ingleses a los de su nación, alegando para justificar sus quejas, que la guerra no estaba todavía declarada entre ambos países. En otro lugar dijimos que una escuadra francesa apoyó en 1740 a una división española en su viaje a América.

Como España figuraba en la guerra continental de 1741 como enemiga de Austria, envió desde Barcelona a Italia un cuerpo de ejército de 15.000 hombres, destinado a atacar las posesiones que Austria tenía allí. El almirante inglés Haddock, que se hallaba en el Mediterráneo, buscó y encontró la flota española, pero, con ella iba una división francesa de doce navíos de línea, cuyo jefe manifestó al almirante Haddock, que formaban sus buques parte de la expedición y que tenía órdenes de combatir al lado de los españoles, si éstos eran atacados por los ingleses, no obstante la guerra declarada que existía ya entre ambos países. Como la fuerza de los aliados era casi el doble de la que contaba el almirante inglés, éste se vio obligado a volverse a Mahón. Poco después de esto, fue relevado, y el nuevo almirante Matthews, asumió a la vez los dos cargos de comandante en jefe de las fuerzas navales del Mediterráneo y de ministro de Inglaterra en Turín, que entonces era la capital del rey de Cerdeña. En el curso del año 1742, al dar caza el comandante de uno de los buques de su flota a algunas galeras españolas que se metieron en el puerto francés de St. Tropez, las siguió y quemó dentro del puerto a despecho de la llamada neutralidad de Francia. El mismo año envió Matthews una división a Nápoles al mando del Comodoro Martin para obligar al Borbón, que reinaba en dicho punto a retirar el contingente de fuerzas, que en número de 20.000 hombres luchaba contra los austríacos en el norte de Italia, incorporado al ejército español. A las tentativas de negociación presentadas, contestó Martin sacando su reloj y dándole al gobierno una hora de plazo para resolver. No hubo, pues, más remedio que someterse, con lo cual la flota inglesa consiguió libertar a la emperatriz de un poderoso enemigo, mediante una permanencia en el puerto que no pasó de veinticuatro horas. Desde esta fecha fue ya evidente que España no podría sostener la guerra en Italia, a menos que mandase sus tropas a través de Francia, pues Inglaterra dominaba el mar y con ello la acción que pudiera ejercer Nápoles.

Estos dos últimos incidentes de St. Tropez y Nápoles, impresionaron profundamente al anciano Cardenal Fleury, quien reconoció demasiado tarde el objeto e importancia de un poder naval bien cimentado. Los motivos de queja se fueron multiplicando por am-

bas partes, viéndose el momento en que Francia e Inglaterra habían de dejar su pretendido carácter de auxiliares en la guerra para venir a tomar parte activa en la misma. Antes de que sucediera esto, se dejó sentir de nuevo la influencia del poder naval y de la riqueza de Inglaterra, haciendo que el rey de Cerdeña adhiriese a la causa austríaca. Vacilaba, en efecto, este monarca entre los peligros y ventajas que podía tener aliándose con Francia e Inglaterra, pero la subvención que le otorgó ésta y la promesa de sostener una fuerte escuadra en el Mediterráneo, acabaron, por fin, de decidirle en favor de la Gran Bretaña, comprometiéndose, a cambio de esto, a tomar parte en la lucha con un ejército de 45.000 hombres. Este convenio se firmó en septiembre de 1743. Al morir Fleury en octubre de igual fecha, celebró Luis XV un tratado con España, en virtud del cual se comprometía a declarar la guerra a la Gran Bretaña y Cerdeña, prestando apoyo a las pretensiones de España en Italia, Gibraltar, Mahón y Georgia. La guerra formal existía, pues, evidentemente, aunque su declaración fuese aún diferida, dándose el caso curioso de que el mayor combate naval ocurrido tuviera lugar en este período de paz nominal que precedió a la declaración de guerra.

A fines del año 1743, el Infante Felipe de España intentó desembarcar en las costas de la República de Génova, que no era amiga de los austríacos; pero la empresa resultó frustrada por la escuadra inglesa, y los barcos españoles se vieron obligados a retirarse a Tolón, donde permanecieron fondeados unos cuatro meses, imposibilitados de salir a la mar a causa de la superioridad de la escuadra inglesa. Al ver la situación en que quedaba la flota española, pidió su Rey a Luis XV, se escoltara a los españoles hasta el Golfo de Génova o hasta sus propios puertos, punto que no está bien esclarecido en la historia. Para ejecutar esta misión se formó una escuadra cuyo mando se le dió al Almirante francés de Court, que contaba entonces ochenta años de edad y era un veterano de los tiempos de Luis XIV. Dicho Almirante recibió órdenes de no combatir, a menos de ser atacado; mas para asegurar la mejor cooperación de los barcos españoles, en caso necesario, juzgó oportuno proponer lo mismo que Ruyter propuso muchos años antes, o sea entremezclarlos con los suyos, pues probablemente desconfiaba de la eficiencia de sus amigos; pero el Almirantes español Navarro rehusó, por lo que la línea de combate tuvo que formarse, al fin, con nueve buques franceses en la vanguardia, seis franceses y tres españoles en el centro y nueve españoles en la retaguardia: en total veintisiete barcos.

En este orden salió de Tolón la flota combinada el 19 de febrero

de 1744. La escuadra inglesa, que había estado cruzando en observación frente a las islas Hyéres, salió en su persecución, consiguiendo alcanzarla el día 22 con sus divisiones de vanguardia y centro, mas sin lograr lo mismo la retaguardia, la cual quedó distanciada unas cuantas millas a barlovento de las demás, y, por lo tanto, en situación inadecuada para poder apoyarlas (Lámina VII, r); el viento que soplaba era del Este, navegando ambas escuadras hacia el Sur, y estando la inglesa a barlovento. El número de barcos de una y otra era aproximadamente igual, pues los ingleses tenían veintinueve y los aliados veintisiete, pero los primeros perdieron la superioridad, que quedó a favor de los segundos, a consecuencia de la separación mencionada de la retaguardia inglesa. La conducta seguida por el Almirante que mandaba esta última, se ha atribuido generalmente a mala voluntad hacia Matthews, pues aunque demostró después que una vez separado había forzado de vela todo lo posible para buscar la unión, no atacó más tarde cuando hubiera podido hacerlo, bajo pretexto de estar izadas al mismo tiempo la señal de «línea de combate» y la de «combatir»; alegando que no podía verificar esto último, sin romper la formación y, por consiguiente, sin desobedecer la orden que le mandaba conservarla. Esta excusa técnica fue, sin embargo, aceptada más tarde por el Consejo de guerra. Bajo las condiciones referidas, Matthews se encontró molesto y embarazado por la inacción de su segundo, y temiendo que el enemigo se le escapase si difería por más tiempo el combate, hizo señal de «combatir» cuando su vanguardia se encontraba de través con el centro enemigo, y en seguida se salió él mismo fuera de la línea, arribando para caer con su buque insignia, que montaba noventa cañones, sobre el mayor de la línea enemiga, que era el *Real Felipe*, de ciento diez cañones, capitana del Almirante español (a). Al hacer esto fue sostenido valientemente por los buques inmediatos al suyo por la proa y popa. El momento del ataque parece elegido con oportunidad, pues cinco navíos españoles se habían quedado rezagados a retaguardia, dejando al Almirante reducido al solo apoyo de los dos buques más próximos de proa y popa, mientras que los otros tres españoles seguían su camino unidos a los franceses. La vanguardia inglesa trabó combate con el centro de los aliados, al par que la vanguardia de éstos se encontraba sin antagonista, por lo cual trató de virar para envolver a la vanguardia inglesa, colocándola entre dos fuegos; pero la conducta inteligente de los Capitanes de los tres buques ingleses de cabeza que continuaron en su puesto, a barlovento de la línea enemiga, sin hacer caso de la señal de «arribar», hizo que no se pudiera realizar el movimiento en-

MATTHEWS
Febrero 1744

LAMINA 7

Viento ENE.

Ingleses
Franceses
Españoles

a
b
b

BYNG
Mayo 1756

Viento E.

Ingleses
Franceses

C
B
B
A
A

LAMINA 7a

volvente. Esta conducta les costó después ser destituidos por el Consejo de guerra que les juzgó, pero más tarde fueron rehabilitados. La circunspección mostrada por ellos para entrar en fuego a corta distancia, que, aunque justificada, era contraria a las órdenes del Almirante, fue imitada sin justificación alguna, por los demás Comandantes del centro (a excepción de los que iban al lado del buque almirante, según hemos ya mencionado), así como por algunos otros de la vanguardia, que sostuvieron un cañoneo a gran distancia, mientras su General en jefe luchaba de cerca y aun con verdadero encarnizamiento contra los enemigos. El único que constituyó excepción señalada fue el Comandante Hawke, que después se distinguió mucho como Almirante, pues imitando el ejemplo de su jefe y tras dejar a su primer adversario fuera de combate, abandonó su puesto (b) en la vanguardia para acercarse a un hermoso navío español (b') que había estado sosteniéndose contra cinco ingleses, y lo apresó, constituyendo ésta la única presa hecha en aquel día. El jefe de la vanguardia inglesa y los dos navíos inmediatos al suyo, también se portaron con valor y buen espíritu, combatiendo de cerca.

No nos detendremos en detallar más el combate, pues como empresa militar tiene escasa importancia, habiendo sido el resultado más visible la evidencia en que se puso el mérito de Hawke, que resaltó hasta tal punto que el Rey y el gobierno recordaron siempre esta lucha por la brillante participación que aquél tuvo en la misma. La ineficiencia y mal comportamiento demostrado en general por los Comandantes ingleses, explica en parte el fracaso sufrido por Inglaterra al no poder lograr, después de cinco años de lucha, los resultados que le era dable esperar de su indiscutible supremacía marítimo-militar, proporcionando una enseñanza acerca de la necesidad que existe de que los militares tengan adquiridas ideas claras y definidas de los problemas que les conçiernen, preparando para ello su ánimo por medio de un estudio previo de las condiciones en que hayan de verificarse las guerras de su época, si es que quieren evitar encontrarse después faltos de preparación y tener funestos contratiempos cuando llegue el momento de la lucha [1]. No es de creer que tantos marinos ingleses se portasen mal por estar dotados del sentimiento raro y despreciable de la cobardía; su conducta fue más bien debida a falta de pre-

(1) No existe en la historia naval moderna hecho alguno que advierta mejor a los Oficiales de todos los tiempos la necesidad que hay de estar prevenidos, como este combate de Tolón. Habiendo tenido lugar después de haber transcurrido una generación en la que reinó una inacción marítima relativa, fue la prueba suprema para la reputación de los que en él tomaron parte. La enseñanza que puede sacarse del mismo, a juicio del autor, es hacer ver el peligro de fracasar

paración del ánimo y a carencia de los conocimientos militares precisos a todo Comandante; así como también a mala dirección de parte del Almirante unida a un poco de mala voluntad hacia el mismo por ser un superior rudo y dominante; siendo quizás todo esto, donde deban buscarse las causas esenciales del *fiasco.*

Al llegar a este punto no podemos menos de poner de manifiesto la gran conveniencia que resulta, en el servicio, de que exista cierta cordialidad de relaciones y buena voluntad entre los superiores y los subordinados. Quizás no sean estos sentimientos indispensables para los éxitos militares, pero es indudable que contribuyen eficazmente, en unión de los demás elementos, a crear ese estado de ánimo que hace posibles muchas empresas que no lo serían ciertamente sin ellos; siendo evidente que se logra así obtener un grado de abnegación y de heroísmo que jamás podría alcanzarse con el solo sentimiento de la disciplina. Esto es, indudablemente, un don que la naturaleza concede; y uno de los ejemplos más notables que se conocen entre los marinos, nos lo ofrece Nelson, por quien sentían profundo cariño sus subordinados, pudiendo citarse, como muestra de ello, que cuando se incorporó a su escuadra poco antes de Trafalgar, los Comandantes de los buques se apresuraron a ir a bordo de la insignia, donde parecían olvidar la categoría de su Almirante en sus deseos de atestiguarle su alegría de encontrarlo. «Este Nelson —escribía el Capitán de Navío Duff, que murió en el combate— es un hombre tan bueno y excelente, y un jefe tan benévolo, que todos nosotros deseamos excedernos en el cumplimiento de sus deseos, anticipándonos a sus órdenes». El mis-

---

en que están los hombres que descuidan la preparación debida, no solo en lo que afecta a los conocimientos técnicos de su profesión, sino también en la educación conveniente del ánimo para todo aquello que la guerra pueda exigir de ellos. Los hombres, en su mayoría, no son cobardes, pero generalmente nadie está dotado por naturaleza de la rara facultad de seguir instintivamente el mejor camino requerido para un momento dado, por cuyo motivo hay que tratar de adquirirla, en grado mayor o menor, valiéndose de la experiencia o de la reflexión. Si un hombre colocado en situación difícil carece de los dos motivos expresados de preparación, tendrá necesariamente que vacilar al llegar el momento, bien por ignorar qué es lo más conveniente o bien por no saber desligarse lo bastante de las circunstancias que le rodean para juzgar con acierto la situación. De uno de los Comandantes sentenciados se decía: "No ha existido hombre alguno que tuviera mejor reputación ni carácter más honrado antes del desgraciado suceso que tanta ignominia echó sobre su nombre. Muchos de sus contemporáneos, de los que gozaban indiscutible prestigio en la opinión y que le conocían bien, apenas si podían dar crédito a lo que los hechos habían establecido de manera indudable, y declaraban con el mayor asombro que creían punto menos que imposible que el Capitán de Navío Burrish hubiera dejado de portarse como hombre de valor e intrepidez". Este Oficial llevaba veinticinco años de servicios y de ellos once embarcado como Capitán de Navío (Biografía Naval de Charnock). Los demás condenados también habían tenido buena fama hasta entonces y hasta el mismo Richard Norris, que se ocultó para evitar que lo juzgaran, era hombre de intachable reputación.

mo Nelson tenía conciencia de esta fascinación y de su valor, pues al escribir a Lord Howe acerca del combate de Aboukir, le decía: «Yo tuve la fortuna de mandar una reunión de hermanos».

La celebridad alcanzada por el combate de Matthews frente a Tolón no se debe ciertamente a la habilidad con que fue dirigido, ni a las consecuencias que tuvo, sino al clamoreo que levantó en Inglaterra, y más que nada al gran número de Consejos de guerra que hubo y a los fallos que le siguieron. El Almirante, su segundo y once Comandantes de los veintinueve que en total había, tuvieron que responder a los cargos que resultaron contra ellos. El Almirante fue destituido porque rompió él mismo su línea; es decir, porque sus Capitanes no le siguieron cuando él la dejó para arrojarse sobre el enemigo, decisión que habla más en favor de la fanfarronería que en favor del verdadero deseo de pelea. El segundo se justificó, bajo el punto de vista técnico, de la manera que ya hemos dicho; había evitado cometer la falta de romper la línea, manteniéndose bien separado. De los once Comandantes citados, uno murió, otro desertó, siete fueron destituidos o suspendidos en sus empleos y dos solamente se justificaron ante el Consejo de guerra. No salieron los franceses y españoles más contentos del combate y no faltaron tampoco mutuas reconvenciones. El Almirante de Court fue relevado de su mando; en cambio el español fue recompensado por su gobierno con el título de Duque de la Victoria, premio demasiado extraordinario para un hecho que a lo sumo podía considerarse como un combate indeciso. Los franceses aseguraban, además, que Navarro había dejado la cubierta de su barco bajo pretexto de haber sido herido, aunque levemente, y que el buque, en realidad, combatió a las órdenes de un Capitán de Navío francés que por casualidad se encontraba a bordo.

Valiéndonos de una frase vulgar para hacer el juicio de este combate —el primero de importancia que hubo después del de Málaga ocurrido cuarenta años antes—, diremos que «despabiló» al pueblo inglés, haciéndole reaccionar saludablemente. La selección empezaba por el proceso que se formó después del combate, continuó posteriormente, pero los resultados llegaron ya demasiado tarde para que pudieran ejercer la influencia debida en el curso de la guerra. Más que a los éxitos brillantes obtenidos en épocas anteriores y posteriores a esa fecha, debe Inglaterra la magnitud y eficiencia del Poder Naval que ostenta hoy, a las lecciones deducidas de sus contratiempos y fracasos; pues el Poder Naval, lo mismo que todas las facultades preciosas e importantes, apenas se aprecia cuando se posee; mas no bien se carece de él, que su falta se hace sentir inmediatamente.

Dueña esta nación de los mares, en aquella época más por la debilidad de sus enemigos que por la importancia de sus fuerzas disciplinadas, no supo sacar de su supremacía los resultados que eran de esperar; el éxito más importante entre todos los alcanzados, fue la toma de la isla del Cabo Bretón en 1745, realizada por las fuerzas coloniales de Nueva Inglaterra, a las cuales prestó, efectivamente, un gran apoyo la Marina; porque para tropas situadas del modo que aquellas estuvieron, es la mar la única línea posible de comunicaciones. El mal comportamiento observado frente a Tolón se repitió de nuevo en las Indias Orientales y Occidentales por militares de alta categoría; siendo causa, en las primeras, de la pérdida de Madrás.

Mas sin contar con el enervamiento en que habían caído los Oficiales de Marina, concurrieron otros motivos capaces de estorbar la acción ejercida por el Poder Naval en estos países, tan lejanos de la patria. La situación de la propia Inglaterra era poco segura; la causa de los Estuardos estaba aún viva, y aunque había fracasado una invasión formidable que intentó verificar el Mariscal Saxe con 15.000 hombres en 1744 (por haber sido derrotada, en parte, por la escuadra inglesa y por haber naufragado, además, en un temporal varios transportes que estaban reunidos en Dunquerque, con pérdida de muchas vidas), la realidad del peligro se vió bien clara al año siguiente que el Pretendiente consiguió desembarcar en Escocia con un puñado de hombres y con solo su presencia logró sublevar a todo este Reino del Norte. Su invasión se extendió con éxito hasta la misma Inglaterra, no faltando historiadores serios que creen hubo momentos en que llegó a tener más probabilidades de éxito que de fracaso. Otro de los obstáculos serios que halló en su utilización el poderío naval de Inglaterra, fue la dirección dada por los franceses a sus operaciones terrestres y los medios equivocados que se emplearon para contrarrestarlas. Prescindiendo de Alemania, atacó Francia, a los Países Bajos austríacos, cuya comarca, (en razón a la relación íntima que tenía con los intereses marítimos de Inglaterra), no quería esta nación fuese conquistada. Su preponderancia comercial habría, en efecto, corrido serio peligro si Amberes, Ostende y el Escalda hubieran pasado a poder de su terrible rival; y aunque la manera mejor de evitar esto era apoderarse de algunas posesiones francesas importantes, existentes en cualquier parte del mundo, reteniéndolas como prendas, no pudo verificar esto por la debilidad de su gobierno y la ineficiencia de que entonces adolecía su marina militar. La situación de Hannover estorbó, también, mucho a la acción de Inglaterra, pues aunque dicho país no estaba unido a la Gran Bretaña más que por el hecho de tener el

mismo Soberano, el amor que éste sentía por su tierra natal, hizo preponderarse en los Consejos celebrados con el Ministro débil y servil que entonces había. El desdén que mostraba el primer William Pitt por los intereses de Hannover, de acuerdo con los sentimientos del pueblo inglés, era lo que más irritaba al Rey y esto fue lo que le hizo resistir tanto tiempo a la opinión que pedía se pusiera Pitt al frente del gobierno.

Las diferentes causas enumeradas —disensiones interiores, intereses en Holanda y atención por los asuntos de Hannover— impidieron, pues, que el gobierno constituido, débil y dividido como estaba, imprimiese a la guerra marítima una dirección adecuada; pero es indudable que si la marina misma hubiera estado en mejor condición, se habrían obtenido resultados más satisfactorios de su acción, y hasta es posible que hubiera podido ser muy distinta su influencia en la lucha.

Tal como estaban las cosas, el resultado de esta guerra general, representó muy poco para Inglaterra en el arreglo de las diferencias que mantenía esta nación contra sus enemigos particulares. Las cuestiones que se ventilaron en el continente después del año 1745 quedaron reducidas a dos, a saber: la parte de las posesiones austríacas que habría de darse a Prusia, España y Cerdeña, y la paz que Francia podría lograr de Inglaterra y Holanda. Como siempre, las comarcas marítimas fueron las que soportaron los gastos de la guerra, que en esta ocasión recayeron principalmente sobre Inglaterra. El Mariscal Saxe, que mandó las fuerzas francesas en Flandes durante el curso de esta guerra, describió a su Rey la situación en media docena de palabras, diciendo: «Señor: la paz está dentro de las murallas de Maestricht». Esta fuerte ciudad dominaba la entrada del Mosa y el camino que tenía que seguir el ejército francés para atacar por retaguardia a las Provincias Unidas, pues las escuadras combinadas de Inglaterra y Holanda impedían se pudiera atacar a esta, por mar. Hacia fines del año 1746 estaba casi toda Bélgica en poder de Francia, a pesar de los esfuerzos en contrario hechos por los aliados; pero hasta esta época, aunque Holanda apoyaba con su dinero al gobierno de Austria y había tropas holandesas combatiendo por esta en los Países Bajos, existió paz nominal entre las Provincias Unidas y Francia.

En abril de 1747 «invadió el Rey de Francia los Países Bajos holandeses, declarando que se veía obligado a enviar sus ejércitos al territorio de la República para impedir la protección, que daban los estados generales, a las tropas inglesas y austríacas. Sin embargo, su intención no era romper amistades con ella, por lo que dijo que

devolvería a las provincias las plazas y territorios ocupados, en cuanto estas dieran pruebas de haber cesado en sus auxilios a los enemigos de Francia». Esto constituia ya un estado de guerra, aun cuando no se hubiera declarado de manera efectiva. Numerosas plazas cayeron aquel año en manos de los franceses, y los éxitos obtenidos por estos inclinaron a Holanda e Inglaterra hacia la paz. Durante el invierno se abrieron negociaciones para concertarlas, pero en abril de 1748 sitió Saxe a Maestricht y esto las obligó a firmarla.

Aunque la guerra marítima se llevó en aquella época con escasa actividad, no por eso estuvo del todo desprovista de incidentes. En el año 1747 ocurrieron dos encuentros entre las escuadras francesa e inglesa, que acabaron con los restos de la marina militar francesa. En ambos eran los ingleses considerablemente superiores, y aunque algunos Capitanes franceses tuvieron con esto ocasión de realizar brillantes hechos de armas, desplegando en general una conducta heroica en su lucha contra fuerzas muy superiores, a las que resistían hasta verse en el último extremo, tan solo una enseñanza táctica puede sacarse de todo ello y es la siguiente: que cuando un enemigo muy inferior en número, bien por inferioridad inicial o como resultado de uno o varios encuentros, se vea obligado a huir sin cuidarse de guardar formación, debe perseguirsele sin poner demasiada atención en conservar el orden, como sería preciso observar en otras circunstancias. Ya hicimos notar el error de este género cometido por Tourville después de la acción de Beachy Head.

En el primero de los combates a que nos hemos referido, tenía el Almirante inglés Anson catorce buques, mientras que los franceses contaban solo con ocho, inferiores cada uno de ellos a los primeros. En el segundo tenía Sir Edward Hawke catorce, contra nueve, aunque los barcos franceses en esta ocasión eran algo mayores en tamaño que los similares ingleses. En ambos casos hizo la capitana inglesa la señal de «caza general», y la persecución se convirtió en una *meleé*. Pero no podía suceder otra cosa, pues, lo esencial era alcanzar al enemigo en su huída y esto solo podía obtenerse, con certeza, dejando adelantarse todo lo que pudieran a los buques más rápidos de la escuadra o a los que su posición en línea les permitiera acercarse antes al enemigo, seguros de que la velocidad de los buques más rápidos del perseguidor tendría que ser superior a la de los barcos más lentos del perseguido y este se vería, por lo tanto, obligado a combatir con todas sus fuerzas si no quería dejar que le apresaran los navíos rezagados.

El Comandante de las fuerzas francesas en el segundo combate

citado —Comodoro L'Etenduére— no dejó que lo persiguieran por espacio de mucho tiempo; llevaba consigo un convoy de ciento cincuenta buques mercantes, y al avistar a la flota inglesa destacó un navío de línea para que los acompañara a su destino y se colocó con los ocho restantes entre los enemigos y el convoy, esperando el combate aguantándose con las gavias. A medida que fueron llegando los ingleses, se colocaron por ambas bandas de la escuadra francesa, que quedó así entre dos fuegos, y después de una obstinada resistencia fueron apresados seis navíos franceses; pero se salvó el convoy. Salieron los ingleses tan castigados en este combate, que los dos navíos franceses que quedaron libres pudieron llegar salvos a Francia.

Mucho hay que alabar la conducta de Sir Edward Hawke en este combate, en el cual mostró el acierto e intrepidez propios de un Oficial tan brillante, pero hay que reconocer que el verdadero héroe de este sangriento drama fue el Comodoro L'Etenduére, quien al conseguir realizar su misión, no obstante su inferioridad numérica, supo añadir nuevos timbres a su gloria. Un Oficial francés hace notar con justicia que «L'Etenduére defendió su convoy de igual manera que se defiende en tierra una posición cuando el objetivo es salvar un Cuerpo de Ejército o asegurar un movimiento táctico, ofreciéndose en holocausto para ser aniquilado. Después de una lucha que duró desde el mediodía hasta las ocho de la noche, logró salvar el convoy, gracias a lo obstinado de la defensa; los propietarios de los doscientos cincuenta barcos, vieron librados sus intereses por la abnegación de L'Etenduére y de los Comandantes que peleaban a sus órdenes; abnegación que no puede ponerse en duda, pues, pocas probabilidades tenían de salvarse ocho navíos de un combate que libraban contra catorce, a pesar de lo cual, el jefe que los mandaba, no solo aceptó la lucha, que quizás hubiera podido esquivar, sino que supo inspirar a sus subordinados confianza tan completa en su persona, que sostuvieron todos la pelea con honor, y solo cedieron en el último extremo, no sin haber dado indiscutibles pruebas de valor y de enérgica resistencia. Cuatro de los navíos quedaron completamente desarbolados y dos con el palo trinquete, únicamente» (1). Considerada en conjunto esta refriega con respecto a la conducta que siguieron en ella ambas partes, ofrece un admirable ejemplo de la manera propia de sacar partido de una ventaja existente, ya sea original o adquirida posteriormente, y de los resultados que pueden obtenerse para determinada empresa, presentando una valiente resistencia, aunque se sepa que es imposible el triunfo. Como rasgo curioso del interés desplegado por

(1) TROUDE: **Batailles navales de la France.**

Hawke en el cumplimiento de su cometido, puede citarse el hecho de que viéndose imposibilitado de continuar la persecución del enemigo por el lamentable estado en que había quedado su escuadra, decidiera enviar a las Antillas a uno de los avisos de la misma, con despachos en que daba cuenta del próximo arribo del convoy francés, a cuya medida se debió, sin duda alguna, que pudieran apresar después parte del mismo. Los aficionados a estudios militares no podrán menos de reconocer en este hecho la inteligencia demostrada por los actores que tomaron parte en él, a quienes su celo sugirió la manera eficaz de cumplir con sus importantes cometidos, llevándolos, respectivamente, hasta el último extremo posible.

Antes de terminar con la historia de esta guerra y dar cuenta del tratado de paz, será conveniente relatar los hechos ocurridos por aquel tiempo en la India, en donde la situación de Francia e Inglaterra era muy análoga. Ya hemos dicho en otro lugar, que las Compañías de Indias eran las que dirigían todos los asuntos de las naciones en aquella comarca, y que los franceses estaban representados en la península del Indostán por Dupleix, y en las islas adyacentes por La Bourdonnais. Este último fue nombrado en el año 1735 para ejercer el cargo citado, haciéndose sentir en seguida su incansable genio en todos los detalles de gobierno; pero sobre todo, en haber sabido convertir la isla de Francia en una importante estación naval, trabajo que tuvo que llevar a cabo desde el principio hasta el fin, pues, al hacerse cargo del mando se carecía allí de todos los elementos necesarios para constituir un punto de apoyo semejante.

De todo supo proveerla en mayor o menor grado: almacenes de repuesto, astilleros, fortificaciones y marineros. En 1740, cuando llegó a ser probable la guerra entre Inglaterra y Francia, obtuvo de la Compañía de las Indias Orientales una escuadra, si bien menor de lo que él quería, y con dicha escuadra se propuso arruinar el comercio y marina mercante de Inglaterra; mas cuando estalló la guerra en 1744 recibió órdenes de no atacar a los ingleses, pues, la Compañía francesa esperaba que podría mantenerse la neutralidad entre las dos Compañías, en aquellas distantes regiones, a pesar de estar las naciones respectivas en guerra declarada. No parece esta hipótesis demasiado absurda si se tiene en cuenta las extrañas relaciones que existieron entre Francia y Holanda, quienes nominalmente estaban en paz y sin embargo la segunda apoyaba con tropas a Austria, que era enemiga de la primera. Para los ingleses, esta situación encerraba gran ventaja en razón a su inferioridad de fuerzas marítimas, en la India, así es que no bien le hicieron la oferta, se apresuró su Compañía a

aceptarla, haciendo constar, sin embargo, que esto no encerraba compromiso alguno para el gobierno de su país ni para la Marina Real inglesa.

De esta manera se perdieron las ventajas que hubieran podido obtenerse con la previsión de La Bourdonnais y aun cuando fue el primero, y durante mucho tiempo el único, que estuvo en condiciones de luchar en aquellos mares, su acción quedó totalmente paralizada. Mientras sucedía esto, el Almirantazgo inglés envió una escuadra, que empezó a apresar buques franceses entre la India y China, desvaneciéndose así todas las ilusiones que había alimentado la Compañía francesa. Después de haber realizado dicha fuerza esa parte de su misión, se hizo a la vela con rumbo a la India y en julio de 1745 se presentó frente a Pondichery, capital política de la India francesa, y se preparó a apoyar al Gobernador de Madrás que iba a verificar un ataque por tierra contra la plaza. Entonces fue cuando llegó para La Bourdonnais el momento de obrar.

Durante este tiempo había formado Dupleix grandiosos planes acerca de la península del Indostán, asentando en ella las bases fundamentales de la preponderancia francesa en aquella comarca. Había entrado al servicio de la Compañía como dependiente de modesta categoría, pero su capacidad hizo que ascendiera rápidamente, llegando, al fin, a ocupar el puesto de Director de los Establecimientos comerciales de Chandernagore, a los cuales dió un impulso considerable, que perjudicó notablemente, y hasta se dice que aniquiló, cierta parte del comercio inglés. En 1742 fue nombrado Gobernador general y trasladado por este motivo a Pondichery, en donde empezó a desarrollar su política, que tenía por objeto poner a la India bajo el dominio de Francia, previendo, sin duda, que con el progreso y desenvolvimiento marítimo de las razas europeas del mundo entero, llegaría una época en que los países orientales habrían de estar cada vez más en contacto con ellos; y opinaba que la India, tantas veces conquistada en la antigüedad, estaba ahora a punto de caer en manos de los europeos; y por eso quería a todo trance que Francia alcanzara esta presa, para lo cual no veía más rivales que Inglaterra.

Su plan consistía en mezclarse en la política interior de la India, al principio como jefe de una colonia extranjera independiente, lo cual era ya cierto, efectivamente, y después como vasallo del Gran Mogol, cosa que esperaba obtener con el tiempo. Sus miras se dirigían a dividir para conquistar, aumentando el poder y la influencia francesa por medio de juiciosas alianzas, donde echaba el peso de la habilidad

y valor de los suyos, a fin de hacer inclinar la balanza hacia un lado u otro, según convenía a sus intereses.

Aunque Pondichery tenía un puerto muy mediano, era punto muy a propósito para realizar los planes políticos de Dupleix, pues estaba muy distante de Delhi, capital del Gran Mogol, y, por lo tanto, se podía llevar a cabo un desenvolvimiento agresivo de la colonia, sin que se apercibieran allí de ello hasta que la última tuviera ya el suficiente poderío para poder mostrarse a las claras. Por esta causa procuró Dupleix crear, por lo pronto, una dependencia francesa de considerable extensión territorial al SE. de la India, en las cercanías de Pondichery, a la par que conservaba las posesiones francesas de Bengala.

Antes de pasar adelante, será conveniente, para justificar la relación que tienen estos planes con el objeto particular perseguido en este libro —cosa que no aparece a primera vista— demostrar que el verdadero problema que tenía que resolver Dupleix no era el modo de fundar un Imperio sobre el territorio y las razas de la India, sino hallar la manera de librarse de los ingleses, para poder realizar después lo primero. Sus más fantásticos sueños de soberanía no pudieron seguramente alcanzar el límite que Inglaterra consiguió lograr pocos años después. Las ventajas que tenían por su condición de europeos, quedaban contrarrestadas por la influencia de otros europeos que venían muchas veces a estorbar y hasta a impedir la realización de sus proyectos; y semejante influencia, que dependía en absoluto de la preponderancia marítima, solo podía contrarrestarse con ella misma. En un clima tan mortífero para la raza blanca, el reducido número de hombres cuyo heroísmo sostuvo la guerra en diferentes puntos a pesar de la tremenda desigualdad numérica, no tenía más remedio que estarse renovando continuamente.

Como ha sucedido siempre y en todas partes, la influencia del Poder Naval en esta región fue tranquila y poco visible para observadores superficiales; pero no por eso es menor el mérito del héroe inglés Clive, verdadero fundador del Imperio, cuyo brillante talento y cualidades ejercieron una influencia decisiva en el resultado, a pesar de la escasa eficiencia demostrada por los oficiales de marina ingleses que en un principio lucharon por la conquista de tal imperio, y a pesar de los resultados indecisos que tuvieron los combates navales librados en esta guerra (1). ¿Es verosímil suponer que fraca-

(1) "A pesar del extraordinario esfuerzo que han hecho los franceses el año pasado, enviando una expedición con considerables fuerzas al mando de M. Lally, confío en que antes de terminar el corriente (1759) estarán dando las boqueadas en el Carnatic, a menos que algún acontecimiento imprevisto no los

saran tan completamente los proyectos de Dupleix, si las escuadras francesas hubieran dominado las costas de la península del Indostán y los mares que la separaban de Europa los veinte años que siguieron al de 1743, en vez de ejercer este dominio las escuadras inglesas? «La inferioridad naval —dice acertadamente un historiador francés— fue la causa principal que detuvo los progresos de Dupleix. La marina real francesa no apareció por las Indias Orientales» en su debido tiempo. Ahora sólo nos resta ya referir brevemente el curso de esta campaña.

En 1745 hicieron los ingleses preparativos para sitiar a Pondichery; operación en que el ejército había de ser apoyado por la marina; pero pronto se dejaron sentir los efectos de los planes políticos de Dupleix, pues, el Nabab del Carnatic amenazó con atacar a Madrás, por cuya causa desistieron aquéllos de su proyecto. Al año siguiente entró La Bourdonnais en escena y tuvo lugar un combate indeciso entre su escuadra y la del Comodoro Peyton; mas a pesar de esto, el jefe inglés abandonó aquella costa, dejando a los franceses el dominio del mar, mientras que él se refugiaba en Ceylán. La Bourdonnais fondeó en Pondichery en donde no tardaron en estallar disputas entre él y Dupleix, agravadas, aún más, por las contradictorias instrucciones que cada uno de ellos había recibido de su país. En septiembre se dirigió hacia Madrás, atacó a esta población por mar y tierra, y logró, al fin, apoderarse de ella, pero estipuló con el gobernador de la misma que podría ser rescatada, mediante el pago de dos millones de duros. Al saber esto, Dupleix, montó en cólera y pretendió anular los términos de la capitulación bajo pretexto de que una vez tomada la plaza se hallaba ésta bajo su jurisdicción. La Bourdonnais protestó de una interpretación que resultaba tan deshonrosa para él, después de haber empeñado en ello su palabra, pero mientras disputaban sobre el asunto sobrevino un violento ciclón que echó a pique dos de sus barcos y desarboló los demás. Poco después de esto volvió La Bourdonnais a Francia, donde paga-

---

ponga en condiciones más favorables. La **superioridad de nuestra escuadra**, la abundancia de dinero y pertrechos de todas las clases que esta provincia (Bengala) suministra a nuestros amigos de aquella costa, no podrán menos de causar la ruina de los franceses, tanto aquí como en los demás sitios de la India, con tal que nosotros sepamos aprovecharnos de estas ventajas; pues ellos carecen, en absoluto, de todo lo necesario, y no tienen medio alguno visible de remediarlo". (Carta de Clive a Pitt, escrita el 7 de enero de 1759, publicada en la "Bibliografía de Lord Clive", por Gleig).

No debe olvidarse que el dominio y ocupación de Bengala a que se refiere Clive en su carta, era de época muy reciente, pues en tiempo de Dupleix no poseían los ingleses dicho territorio. Como veremos más adelante, se realizaron por completo todas las profecías de la carta de Clive.

ron su actividad y celo con tres años de prisión impuesta por supuestos delitos, muriendo, al fin, a consecuencia del efecto que le produjo este tratamiento.

Cuando salió La Bourdonnais para Francia, Dupleix violó la capitulación y se apoderó de Madrás, echó de allí a los colonos ingleses, mejoró sus fortificaciones y retuvo la plaza en su poder. Desde Madrás se dirigió a Fort St. David con intención de atacarlo, y así lo hizo, mas se vió obligado a levantar el sitio en marzo de 1747 ante la aproximación de la escuadra inglesa.

Los desastres que tuvo la marina francesa en el Atlántico durante aquel año, relatados ya en otro lugar, hicieron a los ingleses dueños indiscutibles dei mar. Al invierno siguiente enviaron a la India la mayor escuadra europea que se había visto hasta entonces en los mares orientales, con numerosas fuerzas de desembarco; todo bajo el mando del Almirante Boscawen, que llevaba plenos poderes para dirigir a su gusto las operaciones terrestres y marítimas. En agosto de 1748 llegó la flota a la costa del Coromandel y poco después fue atacado Pondichery por mar y tierra, pero Dupleix resistió el ataque con éxito; en cambio la escuadra inglesa sufrió bastante de resultas de un huracán, y tuvo que levantar el sitio en octubre. Poco después, llegaron noticias de la paz de Aix-la-Chapelle, que dio fin a la guerra europea.

Restablecidas las comunicaciones de Dupleix con la madre patria, pudo éste reanudar sus hábiles y perseverantes esfuerzos encaminados a procurarse la posesión de un territorio que pudiera servirle de base y la resguardara, en lo posible, de los riesgos de una guerra marítima. ¡Lástima que empleara tanta paciencia y talento en una empresa totalmente estéril! Nada hubiera podido protegerle contra los ataques marítimos como el apoyo del Poder Naval, y éste no podía recibirlo del gobierno de su país. Una de las condiciones de paz fue que Madrás sería devuelta a los ingleses a cambio de Louisburg, ciudad conquistada por los colonos de la América del Norte y entregada por ellos con igual repugnancia que lo fue Madrás por Dupleix. Este es otro ejemplo que demuestra lo verosímil que era la afirmación hecha por Napoleón de que reconquistaría a Pondichery en las orillas del Vístula; más aun cuando la preponderancia marítima de Inglaterra hacía que Louisburg fuera en sus manos una plaza mucho más fuerte de lo que podía ser Madrás o cualquiera otra de las de la India en poder de Francia, la Gran Bretaña resultó gananciosa con el cambio.

No eran los colonos ingleses hombres capaces de contentarse

con este arreglo, pero conocían bien el Poder Naval que tenía Inglaterra y sabían perfectamente que podrían hacer de nuevo lo que una vez habían hecho en puntos no muy distantes de sus playas. En resumen: tenían perfecta conciencia de la verdadera situación de las cosas. No sucedió lo mismo en Madrás, en donde fácilmente se comprende la profunda sorpresa que causaría a los príncipes indígenas la entrega de esta plaza y el quebranto que con ello sufriría el prestigio personal de Dupleix y la influencia que había sabido conquistarse sobre los mismos, al ver que en el apogeo de su triunfo se veía obligado a devolver su conquista bajo la presión de un poder del cual les era imposible hacerse cargo, pues, el agente misterioso cuyos efectos no podían menos de percibir, aun cuando no lo viesen, no estaba constituido por este hombre o el otro, por un rey o un estadista, sino por la supremacía marítima de los ingleses, la cual hacía que el gobierno francés comprendiese la imposibilidad de abrigar esperanzas de defender unas posesiones tan lejanas, contra las escuadras de Inglaterra. El mismo Dupleix no se formó juicio exacto de la verdadera situación, pues durante algunos años después continuó tratando de construir el edificio del imperio sobre la arena de las intrigas y engaños de los orientales, con la vana esperanza de que podría sostenerse así contra las tempestades que estaba destinado a sufrir.

El tratado de Aix-la-Chapelle, que terminó la guerra general, se firmó el 30 de abril de 1748 por Inglaterra, Francia y Holanda; y en octubre del mismo año adhirieron finalmente todas las demás naciones restantes. Si se exceptúan algunas porciones de territorio que perdió el imperio de Austria —Silesia cedida a Prusia, Parma al Infante D. Felipe de España y una parte de los dominios italianos situada al E. de Piamonte que pasó a poder del Rey de Cerdeña— el espíritu general que dominó en las cláusulas del tratado fue volver al estado de cosas existente antes de la guerra. «Quizás no haya habido contienda alguna que haya dejado a las naciones beligerantes en situación tan parecida a la que tenían antes de empezar la lucha, a pesar de haber ocurrido tantos y tan importantes sucesos y haberse gastado torrentes de sangre y dinero». Como el problema de la sucesión al trono de Austria se planteó poco tiempo después de ocasionarse la ruptura de hostilidades entre Inglaterra y España, la influencia ejercida por él sobre dichas naciones y sobre Francia, fue desviar la contienda de su dirección propia y aplazar, durante quince años, el arreglo de cuestiones que les tocaba mucho más de cerca que la subida al trono de María Teresa. Aprovechando los apuros en que se veía la Casa de Austria, antigua enemiga de Francia, pudo ésta

renovar con facilidad los ataques que en otras ocasiones había realizado contra ella; la misma diligencia puso Inglaterra en oponerse a que los franceses ejercieran presión o se mezclaran en los asuntos germánicos, con tanto mayor motivo cuanto que esta política estaba de acuerdo con los intereses que su Rey tenía en Alemania.

Difícil es decir si hubiera convenido más a Francia llevar la guerra al corazón del imperio austríaco, por la parte del Rhin y Alemania, o realizar el ataque en la forma que lo verificó posteriormente, atacando las posesiones, relativamente lejanas, que tenía aquel en los Países Bajos. Si adoptaba el primer sistema, podía contar como aliado a Baviera y tratar de atraerse a Prusia, cuyo poderío militar se evidenció entonces por primera vez. Si optaba, en cambio, por atacar a Austria en los Países Bajos, como hizo después, no solo quebrantaba con ello a esta última nación, sino que causaba notable perjuicio a las dos potencias marítimas, que estaban siempre temerosas de que Francia se metiera allí. Dichas dos naciones constituían el alma de la contienda contra Francia por los auxilios pecuniarios que daban a los enemigos de ésta y por las pérdidas que causaban a su comercio y al de España. Luis XV alegó ante el Rey de España la miseria de Francia como uno de los motivos que lo obligaron a firmar la paz y es evidente que los sufrimientos del país debieron ser muy grandes cuando se avino a doblegarse a unas condiciones de paz tan desventajosas, después de haberse apoderado de los Países Bajos y tener ya en su poder hasta parte de la misma Holanda. Mas con tantos triunfos en el continente, tenía su marina aniquilada y, por lo tanto, las comunicaciones de las colonias con la Metrópoli estaban completamente cortadas; y aun cuando es dudoso que el gobierno francés de aquella época acariciase las ambiciones coloniales que algunos le atribuyen, no por eso es menos cierto que su comercio sufrió enormemente.

Mientras que Francia se veía así impulsada hacia la paz a causa de su situación, Inglaterra se encontró en 1747 conque debido a la poca habilidad mostrada en la utilización de sus fuerzas navales, la lucha que había comenzado por disputas acerca del comercio verificado con la América española, estaba convertida en una guerra terrestre de la cual salió derrotada, habiendo aumentado su deuda en cerca de 80.000.000 £ y viendo, por último, a su aliada Holanda en peligro inminente de ser invadida. La paz misma, se firmó bajo la amenaza del enviado francés de que a la menor dilación que se pusiera, destruirían los franceses las fortificaciones de las ciudades conquistadas y proseguirían en el acto la invasión. Además de esto,

veía sus recursos completamente agotados, y Holanda, exhausta y tratando de buscar quien le prestase dinero. «Nunca estuvo el dinero tan escaso en la *City* —dicen los historiadores— y no se podía encontrar ni siquiera al 12 por ciento». Si Francia hubiera tenido entonces una flota militar suficiente para tener en jaque a la inglesa, aun cuando hubiera sido inferior, habría podido, gracias a los esfuerzos hechos al final en los Países Bajos y en Maestricht, imponer a su gusto las condiciones de paz. En cambio, Inglaterra, aunque derrotada en el continente, estuvo siempre en condiciones convenientes para poder concertarla sin menoscabo; y todo debido al dominio que su marina ejercía sobre el mar.

El comercio de las tres naciones sufrió enormemente con la guerra, pero el balance de las presas hechas por unas y otras era ventajoso para la Gran Bretaña, estimándose que ascendió a 2.000.000 £. Otra versión aprecia en 3.434 el número de buques franceses y españoles apresados por Inglaterra, contra 3.238 que le apresaron a ella; pero al considerar estas cifras es preciso también tener en cuenta el número total de buques que cada nación poseía, pues, un millar de barcos franceses representaba una fracción muchísimo mayor de la marina mercante francesa, que de la inglesa, e implicaban, por lo tanto, una pérdida considerablemente mayor.

> «Después del desastre de la Escuadra de L'Etenduére —dice un escritor francés— desapareció de los mares la bandera francesa. Veintidós navíos de línea constituían la marina de Francia, que sesenta años antes había contado hasta ciento veinte. Los corsarios hicieron pocas presas, pues, perseguidos en todas partes y faltos de apoyo, acababan casi siempre por caer en manos de los ingleses. Las fuerzas navales de Inglaterra se paseaban por los mares sin encontrar oposición alguna. Solamente en un año se asegura que apresaron al comercio francés efectos por valor de 7.000.000£, pero a pesar de este Poder Naval, con el que hubiera podido apoderarse de las colonias francesas y españolas, hicieron pocas conquistas por falta de unidad y perseverancia en la utilización del mismo (1).

En resumen; Francia se vió obligada a restituir sus conquistas por carecer de marina, e Inglaterra salvó su situación gracias a su Poder Naval, a pesar de no haberlo sabido emplear en forma adecuada para sacar de él las mayores ventajas posibles.

---

(1) LAPEYROUSE-BONFILS: **Hist. de la Marine Francaise.**

CAPITULO VIII

GUERRA DE LOS SIETE AÑOS, 1756-1763. — INCONTRASTABLE PODER DE INGLATERRA Y CONQUISTAS EN LOS MARES DE NORTE AMERICA, EUROPA E INDIAS ORIENTALES Y OCCIDENTALES. — COMBATES NAVALES: BYNG FRENTE A MENORCA; HAWKE Y CONFLANS; POCOCK Y D'ACHE EN LAS INDIAS ORIENTALES.

El afán con que deseaban la paz las principales partes contendientes en la guerra austríaca de Sucesión, puede quizá explicarse por el descuido que hubo en resolver, de un modo concluyente y definitivo, muchas de las cuestiones que tenían pendientes entre sí; sobre todo, aquellas que fueron causa del comienzo de la guerra entre la Gran Bretaña y España. No parece sino que las Potencias temían tratar a fondo, asuntos que envolvían los gérmenes de futuras discordias, recelosas, sin duda, que la discusión pudiera prolongar la guerra entonces existente. Inglaterra hizo la paz, porque de otro modo la ruina de Holanda era inevitable, pero no porque se hubiese visto forzada a ello ni tampoco porque cediera en las reclamaciones presentadas contra España en el año 1739. El derecho de navegar libremente en los mares de las Antillas sin interrupción ni visita de ningún género, quedó por determinar, como sucedió, igualmente, con otros asuntos de índole diversa. Mas no fue esto solo; pues también quedaron por fijar los límites entre las colonias francesas e inglesas del valle del Ohío, hacia el Canadá y la frontera terrestre de la península de Nueva Escocia, los cuales siguieron tan vagos como estaban antes. Era, pues, evidente que la paz no podía ser duradera, y si bien es cierto que Holanda se salvó con ella, también lo es que por ella entregó a Inglaterra la supremacía del mar que anteriormente había conquistado. El verdadero carácter de la lucha, disimulado momentáneamente por la guerra continental, se reveló al punto en la llamada paz, pues aunque la contienda cesase realmente en

su aspecto militar, los motivos de queja quedaron subsistentes en todas las partes del mundo.

En la India, no siendo Dupleix bastante poderoso para atacar abiertamente a los ingleses, pensó socavar su poder por medio de la política ya descrita. Mezclándose hábilmente en las querellas de los príncipes de las cercanías y avanzando su poderío en tanto le fue posible hacerlo, obtuvo así con paso rápido la supremacía política en la parte sur de la India —comarca casi tan grande como Francia— allá por el año 1751. Concediéronle el título de Nabab, y con esto vino a ocupar desde entonces un lugar entre los príncipes de la tierra. «La política meramente comercial era ante sus ojos un error, puesto que no podía haber término medio entre el abandono y la conquista». En el transcurso del mismo año, nuevas concesiones aumentaron el poderío francés con vastas regiones que se extendían hacia el Norte y el Este, comprendiendo toda la costa de Orissa, lo que hizo a Dupleix señor de la tercera parte de la India. Para celebrar sus triunfos y quizás también de acuerdo con su política de causar impresión en el ánimo de los naturales, fundó entonces una ciudad donde levantó una columna en memoria de sus éxitos. No obstante, sus hechos sólo causaron inquietud a los directores de la Compañía; pero en lugar de los refuerzos pedidos, se le mandaron exhortaciones para que mantuviera la paz. Próximamente por esta época fue cuando Roberto Clive (que entonces no tenía más que veintiséis años de edad) empezó a manifestar su genio.

A los éxitos alcanzados por Dupleix y sus aliados, vinieron a oponérsele los reveses que al poder francés infirieron los ingleses durante el mando de Clive, ayudados por los indígenas, adversarios de aquella soberanía.

La Compañía en la madre patria se interesaba bien poco por los planes políticos de Dupleix, pero en cambio se molestó mucho por la pérdida de dividendos. Se abrieron negociaciones en Londres para llegar a un arreglo de las dificultades existentes y se llamó a Dupleix a Francia, asegurándose que el gobierno inglés puso este relevo como condición precisa para que la paz fuese duradera. Dos días después de la partida de Dupleix, efectuada el año 1754, firmó su sucesor un tratado con el gobernador inglés, por el cual se comprometía a bandonar totalmente la política anterior, estipulándose que ninguna Compañía debería inmiscuirse en la política interior de la India, y que todas las posesiones adquiridas en el Carnatic, durante la guerra, deberían ser restituídas al Gran Mogol. Lo que Francia cedía de esta suerte, era un imperio, tanto en extensión cuan-

to en población, y el sentimiento de los historiadores franceses, heridos al hablar del asunto, les ha hecho calificar la cesión de ignominiosa; pero por otra parte, ¿cómo podría haberse conservado la posesión de esta comarca cortando la marina inglesa el camino a la llegada de los refuerzos tan ansiosamente demandados?

En Norte América, a la declaración de paz siguió una agitación continua originada por sentimientos profundos que a su vez indicaban la tirantez de relaciones existente entre los colonos y las autoridades locales. Los americanos se aferraban a sus miras, con la terquedad propia de la raza. «No habrá reposo para nuestras trece colonias —escribía Franklin— mientras los franceses sean dueños del Canadá».

La rivalidad de pretensiones sobre la posesión no definida de la región central, que con bastante exactitud podemos designar bajo el nombre de Valle de Ohío, envolvía en sí —caso de obtener éxito los ingleses— la separación militar del Canadá y la Luisiana, mientras que por el contrario, si los franceses ocupaban dicho territorio, como enlazaba los extremos de sus posesiones reconocidas, encerraría a los colonos ingleses entre la cordillera del Alleghany y el mar. Las consecuencias de una cosa u otra se presentaron con toda claridad ante los ojos de los americanos influyentes de aquellos días, a pesar de lo cual eran todavía mucho más trascendentales de lo que pudo haber previsto el más sabio de ellos, siendo esta ocasión a propósito para hacer un estudio curioso acerca del efecto que habría tenido, no ya para América, sino para el mundo entero, que el gobierno francés y su pueblo hubiesen tenido, respectivamente, voluntad y genio para establecerse y conservar de un modo definitivo las regiones del N.O. que entonces disputaban. Pero mientras los franceses que estaban sobre el terreno percibían bien claramente la contienda que se avecinaba, con la terrible desventaja inherente a la desigualdad numérica y a la inferioridad de fuerzas marítimas conque había de lucharse en el Canadá, el gobierno de la Metrópoli permanecía ciego respecto al valor de la colonia y a la necesidad de defenderla. Por otra parte, el carácter y hábitos de los colonos franceses, faltos de actividad política y sin costumbre de tomar ni ejecutar, por sí mismos, medidas eficaces para la protección de sus propios intereses, hizo que tampoco pudiera remediarse el abandono en que incurrió la madre patria. El sistema paternal y centralizador del gobierno francés, había enseñado a los colonos a dirigir sus miradas hacia la madre patria en todas sus necesidades, y ésta no se ocupó de ello en semejante ocasión.

Los gobernadores del Canadá obraron en aquella época con tacto y conocimiento militar, haciendo cuanto pudieron para suplir los defectos y debilidad conque se encontraban; y es posible que su acción fuera más consistente y mejor meditada que la de los gobernadores ingleses; mas con el descuido que tuvieron los gobiernos de las Metrópolis respectivas, nada pudo, al final, reemplazar a la facultad que tenían los colonos ingleses de saber valerse a sí mismos. Es curioso y entretenido leer las relaciones contradictorias que los historiadores ingleses y franceses dan, de los propósitos y miras que alentaban los hombres de estado de ambas naciones en aquella época, al empezar a oirse los primeros rumores de la tormenta que amenazaba; la verdad real es que se echaba encima uno de esos conflictos que usualmente parecen imposibles de evitar y que, de ser factible, hubieran eludido ambos gobiernos de muy buena gana. Los límites podrían estar indeterminados, pero los colonos ingleses no.

Los gobernadores franceses establecieron, donde pudieron, destacamentos en el terreno origen de la disputa y con motivo de la discusión producida en 1754 por el establecimiento de uno de estos puestos, fue cuando apareció el nombre de Washington, por primera vez, en la historia.

Ocurrieron otras turbulencias en Nueva Escocia y ya con esto comenzaron a despertar los gobiernos de ambas Metrópolis. En 1755 se mandó la desastrosa expedición de Braddock contra el fuerte Duquesne, hoy Pittsburgo, sitio en que se había rendido Washington el año anterior; y el mismo año, algo más tarde, tuvo lugar otra colisión entre los colonos ingleses y franceses, cerca del Lago Jorge. Aunque fuese la expedición de Braddock la primera operación efectuada, el gobierno francés se movía ya también por aquella época. En mayo del mismo año, una gran escuadra de buques de guerra, en su mayoría armados en *flute* [1], salió de Brest conduciendo para el Canadá 3.000 soldados y el nuevo gobernador, De Vaudreuil. El Almirante Boscawen había precedido ya a esta flota y permanecía en acecho en la boca del río San Lorenzo. La guerra no estaba todavía declarada, y, por lo tanto, los franceses tenían legítimo derecho para mandar una guarnición a sus colonias; pero Boscawen tenía órdenes de impedir que esto se efectuara. Una niebla que dispersó a la escuadra francesa protegió también su paso, pero dos de sus buques fueron vistos por la flota inglesa y apresados el 8 de junio de

(1) Esto es, con cañones a bordo, pero estando la mayor parte desmontados de sus cureñas, a fin de dejar así más espacio disponible para la colocación de las tropas. Cuando se desembarcaban éstas se montaban los cañones.

1755. Tan pronto como llegaron estas noticias a Europa ordenó Francia a su Embajador en Londres que se retirara; mas ni siquiera siguió a esto la declaración de la guerra. En julio se dispuso la salida a la mar de Sir Edward Hawke con órdenes de cruzar entre Ouessant y el Cabo Finisterre y de apresar todo barco de guerra francés que avistase; añadiéndose a estas órdenes otras nuevas, en agosto por las que se le prevenía apresase cuanto buque francés avistase, ya fuese de guerra, corsario o mercante y que los mandase a los puertos ingleses. Antes de concluir el año, se habían apresado 300 barcos mercantes valuados en 6.000.000 $; y 6.000 marineros franceses sufrían prisión en Inglaterra, constituyendo esta cifra un número suficiente para tripular casi diez navíos de línea. Todo esto fue hecho cuando aún existía la paz, nominalmente, entre ambas naciones, no habiéndose declarado la guerra hasta seis meses después.

Francia parecía siempre someterse; pero lo que hacía era ganar tiempo, preparando cautelosamente un golpe formidable para el que sobradamente se la había esta vez provocado. Continuaron mandándose a las Antillas y al Canadá pequeñas Escuadras y Divisiones navales, mientras en el Arsenal de Brest se hacían ruidosos preparativos y se reunían tropas sobre las orillas del Canal de la Mancha. Inglaterra se vió amenazada con la invasión; amenaza a la cual dicho pueblo ha sido siempre especialmente susceptible. El Gobierno de aquella época, cuya situación no era muy segura, se encontraba singularmente incapacitado para aventurarse en la guerra y se equivocó fácilmente al juzgar el peligro real existente. Además, Inglaterra tropezaba con numerosas dificultades, como le sucedía siempre al principio de una guerra, no solo por tener que proteger su extenso comercio y numerosas posesiones, sino también por la ausencia de gran número de sus hombres de mar que se encontraban embarcados en buques mercantes esparcidos por todas las partes del mundo. El Mediterráneo tuvo que ser por lo tanto, abandonado; y los franceses, al par que hacían demostraciones de mucho aparato sobre las costas del Canal, equipaban pacíficamente en Tolón una flota de doce navíos de línea que al mando del Almirante La Galissoniere se hizo a la mar el 10 de abril de 1756, convoyando 150 transportes que llevaban a su bordo 15.000 soldados mandados por el Duque de Richelieu. Una semana después, desembarcaba en salvo este ejército en Menorca, para sitiar por tierra a Mahón, mientras la flota francesa establecía por mar el bloqueo de dicho puerto.

En realidad, fue esto una sorpresa completa, pues, si bien es verdad que al fin empezaron a despertarse sospechas en el gobierno

inglés, su acción se manifestó ya demasiado tarde. La guarnición no había sido reforzada y apenas subiría a 3.000 hombres, de los cuales 35 Oficiales estaban ausentes con licencia, entre ellos el Gobernador y los Coroneles de todos los regimientos. El Almirante Byng salió de Portsmouth con diez navíos de línea, tan solo tres días antes de que los franceses salieran de Tolón, y seis semanas después de su partida llegaba a las cercanías de Mahón con su flota aumentada en tres navíos más y llevando consigo 4.000 hombres de tropa; pero ya era tarde, porque una semana antes habían abierto brecha practicable en la fortaleza y cuando se avistó la escuadra inglesa, La Galissoniere se dirigió a su encuentro para cerrarle la entrada del puerto.

El combate que se siguió debe por completo su celebridad histórica al suceso singular y trágico a que dió lugar posteriormente. A diferencia del empeñado por Matthews en Tolón, éste presenta algunas enseñanzas tácticas, aplicables, principalmente, a las antiguas condiciones de la guerra, en la época de los barcos de vela; pero este combate está ligado de manera especial al otro anteriormente citado, por el efecto que produjo sobre la imaginación del infortunado Byng, el fallo del Consejo de guerra que juzgó a Matthews. Durante la lucha aludió Byng repetidas veces al cargo hecho a aquel Almirante por haber abandonado la línea y parece como si hubiese basado en este juicio la causa justificante, ya que no determinante, de su propia conducta. El combate puede describirse brevemente diciendo que las flotas se avistaron mutuamente en la mañana del 20 de mayo, viniendo al encuentro tras una serie de maniobras ejecutadas por ambas partes, con el viento por babor, siendo su dirección del Este y estando los barcos con la proa al Sur; los franceses, a sotavento, entre los ingleses y el puerto. Byng navegaba en línea de fila con el viento a un largo; los franceses lo ceñían, de modo que cuando Byng hizo señal de combatir, las dos flotas no estaban paralelas, sino que formaban entre sí un ángulo de unos 30 o 40 grados próximamente (Lámina VII, A A). El ataque que Byng quiso efectuar, según versión propia, fue llevar a cada barco contra su opuesto en la línea adversaria, cosa difícil siempre de ejecutar en cualquiera circunstancia y más aún en esta ocasión en què lo impedía el hecho de ser la distancia que separaba ambas retaguardias, mucho mayor que la existente entre las vanguardias, de suerte que la totalidad de la línea no pudo entrar en acción a la par.

Cuando se hizo la señal de combate, los buques de la vanguardia, para cumplimentar la orden, arribaron, dirigiéndose hacia los franceses con la proa puesta casi sobre los mismos, sacrificando así en gran parte, los fuegos de su artillería (B, B) y recibiendo, en cam-

bio, de enfilada tres andanadas de los franceses, que barrieron los barcos de proa a popa, causándoles graves averías en la arboladura. El buque número seis de la línea inglesa, a contar de la vanguardia, perdió su mastelero de velacho y tomó por avante [1], con lo que paralizó y estorbó los movimientos de la retaguardia de su línea. Esta fue, indudablemente, la ocasión oportuna para que Byng se hubiese dirigido, en persona a combatir con su buque, a fin de haber dado ejemplo a los demás de lo que debía hacerse, como hizo Farragut en Mobile cuando vió su línea desordenada con la detención sufrida por el matalote [2] de proa; pero según testimonio del Capitán de bandera, la sentencia de Matthews le acobardó: «Usted ve, Comandante Gardiner, que la señal para formar una línea está arriba y que yo estoy a la cabeza de los navíos *Luisa* y *Trident* (que en la formación deberían haber estado a la cabeza del de Byng). Si yo no fuera el Almirante de la escuadra, me dirigiría contra ellos como si fuese a combatir un solo buque; mas la desgracia de Mr. Matthews estuvo en no preocuparse de llevar unidas sus fuerzas, lo cual procuré yo evitar». Así, pues, la acción fue totalmente indecisa; la vanguardia inglesa quedó separada de la retaguardia y la primera fue la que aguantó en peso el combate, como puede verse en (C).

Un autor francés censura a La Galissoniere por no haber virado a barlovento de la vanguardia enemiga para haberla envuelto y destrozado. Otro escritor hay que dice ordenó el movimiento, que no pudo ejecutarse por las averías sufridas en el aparejo; mas esto no parece probable, pues, la única avería de la escuadra francesa, en la arboladura, consistió en la pérdida de una verga de gavia, mientras que los ingleses tuvieron muchas más. Puede que la verdadera razón sea la admitida y dada por una autoridad francesa en asuntos de guerra naval. La Galissoniére consideró, sin duda alguna, que su misión principal consistía en apoyar el ataque que se hacía por tierra sobre Mahón, y que no debía destruir la flota inglesa, si con ello exponía a su escuadra. «La Marina francesa ha preferido siempre la gloria de asegurar o conservar una conquista, al hecho más brillante quizás, pero en la actualidad menos real, de apresar algunos barcos; y de aquí que se haya aproximado más de cerca al verdadero fin propuesto en

(1) Tomar por avante, — Se dice de una vela o conjunto de ellas "toman por avante" cuando, a consecuencia de un cambio rápido del viento, no hay tiempo para maniobrar y lo recibe en dirección contraria a como lo debe recibir. — **(N. de los T.).**

(2) Se llama **matalotes** en una formación de escuadra a los barcos inmediatamente próximos en la línea, o vecinos uno de otro. — **(N. de los T.).**

la guerra» (1). La exactitud de esta conclusión depende del parecer que se tenga sobre el verdadero objeto de la guerra naval. Si la marina no sirve más que para asegurar meramente la posesión de uno o más puntos de la costa, entonces viene a ser simplemente una rama del ejército necesaria para cierta ocasión y subordinada en acción, como es consiguiente; pero si el verdadero objetivo estriba en adquirir preponderancia sobre la marina enemiga y con ello dominio del mar, entonces los buques y las flotas enemigas son los verdaderos blancos que deben atacarse en cuantas ocasiones se presenten para ello.

Algo de esto parece vislumbrarse en lo que Morogues escribió, diciendo que la mar no es un campo de batalla cuya posesión hay que defender, ni tampoco sitio en que existan plazas que conquistar. Si la guerra naval es una guerra de puestos, entonces la acción de las flotas debe subordinarse al ataque y defensa de estos puestos; mas si su objeto consiste en acabar con el poder marítimo del enemigo, cortándole sus comunicaciones con el resto de sus posesiones, agotando los recursos de su riqueza y su comercio, para obtener la clausura posible de sus puertos, entonces, el objetivo de sus ataques tiene que ser las fuerzas militares organizadas que el adversario mantenga a flote, o lo que es lo mismo, la Marina. A este último camino debió Inglaterra —bajo cualquier aspecto que se consideró el asunto— el dominio del mar que al final de esta guerra obligó a la restitución de Menorca, mientras que el primero acarreó, en cambio, para Francia el desprestigio de su marina. Tomemos, por ejemplo, este mismo caso de Menorca; si La Galissoniére hibiese sido derrotado, Francia habría perdido a Richelieu con sus 15.000 hombres, los cuales habrían quedado encerrados en Menorca, del mismo modo que lo fueron en Sicilia los españoles el año 1718. La marina francesa aseguró, pues, la rendición de la isla; mas tan ligera fue la impresión que causó esto en el Gobierno y en el público, que un Oficial de marina francés, al hablar del asunto, dice lo siguiente: «Parece increíble que el Ministro de Marina, después del glorioso empeño de Mahón, en lugar de inspirarse en el celo de un encendido patriotismo, aprovechándose del impulso que esta victoria daba a Francia para reconstituir su marina, estimase oportuno vender los barcos y aparejos que aún teníamos en nuestros puertos. Pronto veremos las deplorables consecuencias que tuvo esta conducta pusilánime de parte de nuestros hombres de Estado» (1).

---

(1) RAMATUELLE: **Tactique Navale.**

(2) LAPEYROUSE-BONFILS: **Historie de la Marine.**

Ni la gloria ni la victoria son tan evidentes, pero se comprende perfectamente que si el Almirante francés hubiese pensado menos en Mahón y se hubiese aprovechado de la gran ventaja que la suerte le había concedido para apresar o echar a pique cuatro o cinco buques de los enemigos, el pueblo francés se habría anticipado a la explosión de entusiasmo que por los asuntos navales sintió después en el año 1760, cuando ya era demasiado tarde para todo. En el resto de esta guerra, las flotas francesas no aparecen más que perseguidas en todas partes, excepto en las Indias Orientales.

La acción impuesta a las flotas francesas estuvo, sin embargo, de acuerdo con la política general seguida por el gobierno francés; y es probable que John Clerk tenga razón al decir que aparece en esta acción de Menorca una táctica demasiado bien definida para que sea meramente accidental; táctica esencialmente defensiva en su objetivo y fin (2). En efecto, al adoptar el Almirante francés su posición a sotavento, no solo protegía a Mahón, sino que tomaba también una buena posición defensiva, imponiendo al enemigo la necesidad de atacarle con todos los riesgos consiguientes; fundándose en esto Clerk para asegurar que lo que hicieron los principales barcos franceses, después de castigar rudamente a los buques que acometían, fue retirarse astutamente (C) para obligar así a sus adversarios a verificar un nuevo ataque con idénticos resultados. Igual sistema siguieron repetidas veces, en la guerra de América, veinte años más tarde, con éxitos bastante parecidos; de modo que, aunque falte la declaración solemne de este sistema, puede, sin embargo, concluirse diciendo que la guerra defensiva, circunspecta y económica, fue el primer propósito de las autoridades francesas, que basaban, sin duda, esta manera de ser en las razones dadas por el Almirante Grivel, perteneciente a dicha nación:

> «Si dos Potencias marítimas están en guerra, la que cuente con menos barcos, deberá siempre esquivar los encuentros dudosos; deberá correr tan sólo los riesgos que sean necesarios para el desempeño de sus comisiones, rehuyendo el combate por medio de maniobras, y en último extremo, si se ve obligada a combatir, deberá asegurar la manera de hacerlo en condiciones favorables. La actitud que deba adoptarse dependerá radicalmente de la fuerza del adversario. No nos cansaremos de repetir que con respecto a la manera de obrar, sea con una Potencia más pode-

(2) CLERK: Naval Tactics.

rosa o más débil, Francia tiene ante sí dos estrategias distintas que adoptar, radicalmente opuestas en medios y fines: la gran guerra y la guerra de corso».

Semejante declaración, hecha en tono tan serio por un oficial de rango elevado, debe recibirse con respeto, tanto más, cuanto que expresa en sí la persistente política seguida por una nación grande y guerrera; pero podría preguntarse si sería posible asegurar así un Poder Naval capaz de merecer nombre semejante. De todo lo expuesto se deduce lógicamente que los combates entre fuerzas iguales no deben recomendarse, ante la posibilidad de que las pérdidas que se tengan puedan ser mayores que las del adversario. «En efecto —dice Ramatuelle, defendiendo la política francesa— ¿de qué hubiera servido que los ingleses hubiesen sufrido la pérdida de algunos barcos?». Pero razonando así, la consecuencia inmediata de este argumento equivale a decir que lo mejor es esquivar la lucha con el enemigo. Como dice otro francés (1) anteriormente citado, se consideraba como una desgracia que los barcos encontraran a una fuerza enemiga, y si esto sucedía, su deber era esquivar la acción, siempre que fuera posible hacerlo honrosamente. Tenía objetivos ulteriores de más importancia que batir a la marina contraria. Semejante conducta no puede seguirse sistemáticamente durante muchos años, sin que afecte al buen espíritu de los oficiales obligados a observarla, y conduce directamente a que un hombre del temple del Conde de Grasse, valiente como nadie en el mando de una flota, no aniquilara la flota inglesa al mando de Rodney, como pudo hacerlo, muy bien, el año 1782.

El 9 de abril del citado año, sufriendo una caza de los ingleses entre las islas de Barlovento, la casualidad hizo que quedasen por sotavento suyo diez y seis buques británicos pertenecientes a la escuadra, mientras que el cuerpo principal de la misma permanecía encalmado sobre la Domínica. Aunque muy superior en fuerzas a las que representaban estos barcos separados, De Grasse los dejó sin molestarlos en lo más mínimo durante las tres horas que duró este estado de cosas, limitándose tan solo a cañonearlos a distancia con la vanguardia de su mando, siendo después aprobada su conducta por el Consejo de guerra que le juzgó, en el cual se encontraban muchos oficiales de elevada categoría e indudable distinción, los cuales calificaron el hecho como «un acto de prudencia de parte del Almirante, dictado por los proyectos ulteriores del crucero». Tres días después sufría una completa derrota causada por la flota a quien

(1) JURIEN DE LA GRAVIERE: **Guerres Maritimes.**

había dejado de atacar cuando estaba desventajosamente colocada y todos los proyectos ulteriores del crucero caían con esto a tierra, como es consiguiente.

Volviendo a Menorca, diremos que, tras la acción del 20, Byng fue llevado ante un Consejo de Guerra, que falló diciendo que no podía haberse hecho más, y que la flota inglesa debería ir a Gibraltar para proteger a esta plaza contra un ataque. En Gibraltar fue Byng relevado por Hawke y enviado a Inglaterra para ser juzgado. El Consejo de guerra, a pesar de haber declarado explícitamente que no podía imputársele cobardía ni deslealtad, lo conceptuó, sin embargo, culpable de no haber hecho todos los esfuerzos posibles para derrotar a los franceses o para libertar la guarnición de Mahón; y, como la Ordenanza asigna para este delito la pena de muerte, sin más alternativa, el Consejo de guerra se vio obligado a sentenciarlo a esta pena. El rey no quiso indultarlo y Byng fue, en consecuencia, fusilado.

La expedición contra Menorca se había comenzado cuando duraba aún el período de paz nominal. El 17 de mayo, tres días antes del combate de Byng, Inglaterra declaró la guerra y Francia contestó aceptando el 20 de junio. El 28 se rindió Mahón, con lo que pasó Menorca a manos de los franceses.

La naturaleza de los resentimientos que tenían entre sí las dos naciones y los lugares donde habían ocurrido, marcaban claramente el sitio donde estaba el verdadero teatro de la guerra y con razón podía suponerse, entonces, que aquello era el principio de una gran lucha marítima, en la que iban a ocurrir grandes combates navales acompañados de importantes cambios de dominio en las posesiones coloniales y exteriores de las dos potencias citadas. Pero de ambas, sólo Inglaterra fue quien supo apreciar la realidad de las cosas, pues, Francia desdeñó nuevamente los asuntos de mar por razones que expondremos brevemente a continuación. Sus flotas apenas se veían; y al perder el dominio del mar, fue entregando sus colonias una por una y con ellas todas las esperanzas que tenía cifradas en la India. Más tarde arrastró a España, como aliada, en la lucha; pero esto no implicó más variación que envolver a esta nación en la misma ruina exterior.

En tanto, Inglaterra, que se defendía y alimentaba del mar, se paseaba en todo tiempo por doquiera. Segura y próspera en su propio territorio, mantenía con su dinero a los enemigos de Francia y al cabo de siete años el antiguo Reino de la Gran Bretaña quedaba convertido en el imperio británico.

Está muy lejos de la realidad pensar que Francia habría podido

luchar con éxito en el mar contra Inglaterra, sin tener algún aliado. En 1756, la marina francesa se componía de sesenta y tres navíos de línea, de los cuales cuarenta y cinco estaban en buen estado, pero eran deficientes en pertrechos y artillería. España tenía cuarenta y seis navíos de línea; pero dados los hechos observados antes y después de esta fecha, puede muy bien dudarse que su eficiencia estuviese a nivel de su número. Inglaterra contaba en esta época con ciento treinta navíos de línea; y cuatro años después tenía ya armados y en comisión, ciento veinte de los mismos. Por consiguiente, cuando una nación consiente que su inferioridad militar o marítima llegue a ser tan grande como fue la de Francia en esta ocasión, no puede esperar el éxito. No obstante, obtuvo al principio ventajas sobre su adversario.

A la conquista de Menorca siguió la adquisición de Córcega, hecha en noviembre del mismo año, en cuya fecha cedió la República de Génova a Francia todos los puertos fortificados de la citada isla. Con Tolón, Córcega y Mahón en sus manos, contaba ahora Francia con fuertes puntos de apoyo que constituían poderosa base en el Mediterráneo. En el Canadá, no obstante la inferioridad numérica, se señalaron por su éxito las operaciones militares ejecutadas bajo la dirección de Montcalm el año 1756. Al mismo tiempo, un príncipe de la India, atacaba allí a los ingleses, arrebatándoles Calcuta, proporcionando el hecho la ventaja consiguiente para los franceses. Pero todavía hubo otro incidente que ofreció a los hombres de estado franceses nueva base para reforzar su situación en el Océano, pues, los holandeses prometieron a Francia no renovar la alianza con Inglaterra, sino permanecer neutrales. Inglaterra se desquitó de esto decretando «el bloqueo de todos los puertos franceses y declarando presa legal a todos los barcos que fueran con destino a dichos puertos». Atentado semejante a los derechos de los neutrales, solo puede efectuarlo la nación que conoce no tiene nada que temer de los mismos, caso de que decidan levantarse contra ella, Así, pues, la conciencia de su poder hacía agresiva a Inglaterra y de aquí que Francia hubiera podido aprovechar la irritación que la conducta de aquella nación producía sobre los neutrales, para atraer a su causa, en contra de su enemigo, a España y quizás también a otras potencias.

En lugar de concentrar sus esfuerzos contra Inglaterra, Francia se lanzó nuevamente en otra guerra continental y esta vez unida a un aliado nuevo y por demás extraño, la Emperatriz de Austria. Esta, aprovechándose diestramente de las supersticiones religiosas del rey y de la ira que sentía su querida hacia Federico el Grande, a

causa de los sarcasmos que éste había proferido contra ella, consiguió atraer a Francia en alianza contra Prusia. A esta alianza se unieron después Rusia, Suecia y Polonia.

La Emperatriz excitaba a Francia diciendo que, como nación católica, debería unirse a Austria para contribuir a arrancar la Silesia de manos de un rey protestante, expresando después que cedería de buen grado a Francia la parte de territorio que poseía en los Países Bajos que aquella había siempre deseado.

Federico el Grande, al saber la coalición que se había formado contra él, en lugar de esperar el desarrollo de los sucesos, puso a sus ejércitos en movimiento, invadiendo la Sajonia, que estaba también bajo la soberanía del Rey de Polonia. Este movimiento tuvo lugar en octubre de 1756, y con él empezó la guerra de los Siete Años, que, a semejanza de la guerra austríaca de Sucesión, aunque no en tan alto grado, llevó a algunos de los contendientes fuera de la causa origen de la diferencia. Así, pues, Francia, que tenía ya entre manos una gran querella con sus vecinos del opuesto lado del Canal, se metió, sin necesidad, en otra lucha, con el propósito reconocido de contribuir al engrandecimiento de aquel imperio austríaco, que con política más sabia había procurado largo tiempo abatir.

Inglaterra, por su parte, vio claramente en esta ocasión dónde estaban sus verdaderos intereses. Haciendo de la guerra continental caso completamente secundario, dedicó todos sus esfuerzos al mar y a las colonias, mientras ayudaba a Federico no solo con dinero sino con una cordial simpatía en la guerra que sostenía en defensa de su reino; guerra que distraía y dividía tan seriamente los esfuerzos de la Francia. Inglaterra, pues, no tuvo, en realidad, que atender más que a una sola guerra. Además, en el mismo año cambió la dirección de la lucha, pasando de manos de un ministro débil a las del intrépido y valiente William Pitt, quien conservó el poder hasta el año 1761, en cuya fecha estaban ya prácticamente asegurados los fines propuestos en la guerra.

Para atacar al Canadá podían seguirse dos caminos principales: uno por el Lago Champlain y otro por el San Lorenzo. El primero era enteramente interior o terrestre, y, por tanto, no concierne a nuestro tema más que decir, que no quedó del todo abierto a los ingleses hasta después de la toma de Quebec, acaecida el año 1759. En 1757 fracasó la tentativa llevada a cabo contra Louisburg, en razón a no haber querido el Almirante inglés empeñar combate contra diediséis navíos de línea, que allí encontró, con los quince que llevaba a sus órdenes, los cuales según dijo, eran también inferiores a los

otros en artillería. Tuviese o no razón en su manera de obrar, la indignación sentida en Inglaterra demuestra claramente la diferencia fundamental de política que existía entre los dos gobiernos, francés e inglés. Al siguiente año mandaron allí a un almirante de más espíritu, Boscawen, el cual llevó consigo 12.000 hombres de tropa, debiendo decir, en justicia, que sólo encontró cinco navíos en el puerto. Se desembarcaron las tropas y se empezó el sitio que protegió la flota del lado del mar, única dirección capaz de ofrecer algún peligro, quedando con esto cortada para los sitiados la línea exclusiva de comunicaciones por donde podían esperar la llegada de recursos. Se rindió la isla el año 1758, con cuyo hecho pudieron los ingleses marchar libremente hacia el corazón del Canadá por medio del río San Lorenzo, proporcionándoles esto una nueva base de operaciones, tanto para el ejército como para la marina.

Al siguiente año se envió contra Quebec una expedición al mando de Wolfe, basándose todas sus operaciones en el apoyo que prestó la escuadra, la cual, no solamente transportó al ejército al lugar requerido, sino que estuvo moviéndose arriba y abajo en el río, según lo exigieron los diversos hechos verificados. El desembarco que trajo la acción decisiva, se hizo también directamente desde los barcos.

La habilidad y acertadas disposiciones de Montcalm habían conseguido detener los ataques verificados en los dos años anteriores por parte del Lago Champlain, pero falto de recursos, había escrito a Francia pidiéndolos con toda urgencia, siéndole negados por el Ministro de Guerra, quien le contestó diciéndole, entre otras razones, que era muy probable los interceptaran los ingleses en el camino y que, mientras más refuerzos mandara Francia, más se agitaría Inglaterra para enviarlos también. En una palabra, la posesión del Canadá dependió por completo del Poder Naval.

Montcalm, seguro de que el ataque a Quebec había de tener lugar por el río, se vio, por tanto, obligado a debilitar la resistencia que ofrecía sobre el camino del Champlain, a pesar de lo cual los ingleses en aquel año no consiguieron avanzar más allá de la orilla del lago; y aunque sus operaciones fueron de mérito, no tuvieron resultado alguno sobre Quebec.

En 1760, los ingleses poseían la vía de San Lorenzo, contando con Louisburg en un extremo y con Quebec en el otro, por lo que parecían estar ya firmemente asegurados. Sin embargo, el gobernador francés De Vaudreuil conservaba aún la posesión de Montreal y los colonos esperaban todavía que Francia les mandase auxilios.

La guarnición inglesa de Quebec, aunque inferior en número a las fuerzas canadienses, fue tan imprudente que dejó la ciudad y salió a encontrarlas en campo descubierto. Derrotados allí y perseguidos por el enemigo, en poco estuvo que no entrara éste en Quebec, revuelto con las tropas inglesas; mas no habiendo sido así, se levantaron trincheras contra la ciudad. Pocos días después, apareció a la vista de la población una escuadra inglesa y la plaza se salvó. «De este modo —dice el antiguo cronista inglés de la marina— pudo apreciar el enemigo lo que significaba ser inferior en el mar; porque si hubiese habido una escuadra francesa capaz de salir a impedir que los ingleses remontasen el río, Quebec tendría que haberse rendido». Cortadas, pues, las comunicaciones para el pequeño cuerpo de tropas francesas que permanecía en Montreal, no tuvo más remedio que rendirse a los tres ejércitos ingleses que le sitiaban, uno por el Lago Champlain, y los otros dos por Oswego y Quebec. La rendición de la ciudad tuvo lugar el 8 de septiembre de 1760, y puso fin para siempre al dominio francés en el Canadá.

En todas las partes del mundo tuvieron las armas inglesas igual fortuna desde la subida de Pitt al poder, y solamente al principio fue cuando se vieron detenidas por algunos ligeros reveses. No sucedía así en el continente, donde el heroísmo y habilidad de Federico el Grande mantenía con dificultad su brillante lucha contra Francia, Austria y Rusia. El estado de las dificultades de su posición y de las combinaciones político-militares que acompañaron a tal guerra, no forma parte de nuestro estudio y, por lo tanto, no lo consideraremos.

El Poder Naval no aparece en esta lucha mostrando sus efectos de modo directo, pero indirectamente se hizo sentir de dos maneras diferentes: primero, en las subvenciones que Inglaterra pudo facilitar a Federico a causa de su gran riqueza y crédito —dinero que en manos tan hábiles y económicas como las suyas significaba mucho— y segundo, en los entorpecimientos causados a Francia con los ataques llevados a cabo por Inglaterra contra sus colonias y contra sus propias costas, unido a la destrucción de su comercio y al dinero —bastante poco por cierto y dado bien a regañadientes— que los franceses se vieron obligados a conceder para el arreglo de su marina.

Así, pues, Francia, ante los constantes azotes del Poder Naval, no tuvo más remedio que tratar de hacer algo contra el mismo, a pesar de la ceguera y mala voluntad de sus gobernantes; pero no contando más que con escasísima marina, y viéndose incapacitada de poder sostenerse con ella en todas las partes del mundo, decidió concentrar sus esfuerzos sobre un solo punto determinado, siendo éste

la misma Inglaterra cuyas costas habían de ser invadidas. Esta decisión produjo en seguida profunda inquietud en la nación inglesa y fue causa de que durante algunos años las grandes operaciones navales se concretaran solo a las costas del Canal y a las de Francia. Mas antes de describirlas será bueno resumir de manera general el plan seguido por Inglaterra para hacer uso de su enorme Poder Naval.

Además de las operaciones ya descritas sobre el continente americano, se compuso este plan de las cuatro partes siguientes que se detallan a continuación:

1. Los puertos franceses del Atlántico quedaron vigilados por las fuerzas británicas, especialmente el de Brest, con objeto de impedir que las escuadras, fuesen grandes o pequeñas, pudieran salir afuera sin combatir.

2. Con divisiones volantes se efectuaron ataques sobre las costas del Atlántico y Canal, seguidos, a veces, de desembarcos de pequeños cuerpos de ejército. Estos ataques, cuya dirección no podía prever el enemigo, se proyectaron principalmente con el fin de obligarle a tener fuerzas listas y dispuestas en muchos puntos diferentes, lo que se traducía en disminución del contingente activo de tropas que operaban contra el rey de Prusia. Aunque la tendencia llevada al ejecutar este plan fuese verdaderamente la expresada, es muy dudoso que la distracción de fuerzas así efectuada resultase realmente de mucha eficacia para Federico.

No haremos mención detallada de estas operaciones cuyos efectos fueron muy poco visibles en el curso general de la guerra.

3. Se asignó una flota al Mediterráneo, manteniéndola sobre Gibraltar, para impedir que la flota francesa de Tolón pudiese atravesar el Estrecho y pasar al Atlántico. No aparece se hiciera tentativa alguna seria para cortar las comunicaciones de Francia con Menorca. La flota del Mediterráneo, aunque constituía un mando independiente, estuvo, sin embargo, subordinada en acción a la del Atlántico.

4. Se enviaron expediciones lejanas contra las colonias francesas del exterior, tales como las Antillas y las colonias de la costa occidental de Africa, manteniéndose una escuadra en las Indias Orientales para asegurar el dominio de aquellos mares, sosteniendo con ello a los ingleses en la península del Indostán y cortando las comunicaciones de los franceses. Estas operaciones en aguas lejanas jamás se interrumpieron, habiendo asumido su mayor actividad y más amplias proporciones tras la destrucción de la marina francesa (la cual libró a Inglaterra del temor de la invasión) y la equivocada entrada

de España en la guerra, el año 1762, pues, esto ofreció a Inglaterra la perspectiva de obtener en sus empresas un botín mucho más rico.

El estrecho bloqueo que sufrió la flota enemiga de Brest, sostenido sistemáticamente desde el principio, durante el curso total de la guerra, puede considerarse más bien como operación defensiva que ofensiva; pues, aunque la intención real fuese combatir al enemigo si se ofrecía oportunidad favorable para ello, el principal objeto fue neutralizar una arma ofensiva puesta en manos del enemigo, siendo la destrucción de dicha arma objeto completamente secundario. La verdad de esta observación se demostró con la explosión de temor y angustia que se esparció por toda Inglaterra cuando, debido a una ausencia inevitable de la flota bloqueadora el año 1759, pudo escapar la escuadra francesa. El efecto causado por el bloqueo en esta guerra y en las posteriores, hizo que los franceses estuviesen siempre en constante estado de inferioridad respecto al manejo efectivo de sus buques, a pesar de su buen aspecto exterior y de la igualdad numérica de sus fuerzas.

La situación del puerto de Brest era tal, que una escuadra bloqueada en él no podía salir fuera mientras reinasen los tiempos duros del Oeste, que eran precisamente los peligrosos para los bloqueadores; por lo tanto, estos últimos tenían la costumbre de abandonar el bloqueo cuando se levantaban dichos temporales, corriendo en popa a buscar el abrigo de Torbay o Plymouth, donde permanecían seguros de que en este intervalo los franceses no podían salir del puerto y tenían cuidado de volver a su estación tan pronto como saltaba viento del Este. Obrando así, disponían siempre de tiempo suficiente para llegar a su destino, antes de que pudiera tomarle mucha delantera en su salida una flota numerosa y mal manejada, caso de que al fin decidieran efectuar su evasión.

A fines del año 1758, Francia, con el espíritu abatido por la derrota que sufría en el continente, acosada y humillada por los golpes de mano que los ingleses ejecutaban sobre sus costas, (que tanto habían sufrido, particularmente durante todo aquel año) y viendo que no era posible llevar adelante las dos guerras, continental y marítima, con los recursos pecuniarios conque contaba, determinó asestar un golpe, directamente, contra la misma Inglaterra. Su comercio estaba arruinado, mientras que el del enemigo aumentaba, traficando por todas partes según quería. La vanagloria de los comerciantes de Londres consistía en decir que bajo el gobierno de Pitt, el comercio inglés había estado unido con la guerra y había florecido por ella

([1]); y este comercio próspero fue también el alma de la lucha en tierra, por el dinero que prodigaba a los enemigos de Francia.

Por esta época vino al poder, llamado por Luis XV, un nuevo ministro, activo e inteligente, llamado Choiseul. Desde los principios del año 1759, se hicieron preparativos en los puertos del Océano y del Canal. Se construyeron chalanas para el transporte de tropas en los puertos de Havre, Dunquerque, Brest y Rochefort. Se pensaba embarcar nada menos que 50.000 hombres para verificar la invasión de Inglaterra y al mismo tiempo se enviarían 12.000 soldados más, dirigidos exclusivamente contra Escocia. Se equiparon dos escuadras, ambas de respetable fuerza individual, una en Tolón y otra en Brest, y la unión de las dos escuadras en este último punto, constituyó el primer paso de esta gran empresa; pero precisamente esto fue lo que le faltó, debido a la superioridad naval de los ingleses y a la posesión de Gibraltar.

Parece increíble que el mismo William Pitt, tan resuelto y firme como era, ofreciese a España, en 1757, la cesión de la ciudadela avanzada desde donde Inglaterra vigilaba el camino que conduce del Mediterráneo al Atlántico, como precio de su ayuda para recobrar Menorca; mas, felizmente para Inglaterra, España rehusó. En 1759, el almirante Boscawen mandaba la escuadra inglesa del Mediterráneo. Al verificar un ataque contra unas fragatas francesas que estaban en la rada de Tolón, quedaron algunos de sus barcos tan averiados, que se vio obligado a darse a la vela, con toda su Escuadra, para Gibraltar, a fin de reparar allí las averías; mas no lo hizo, sin embargo, sin tomar la precaución de estacionar; de trecho en trecho, fragatas exploradoras, que por medio de un sistema convenido de señales al cañón, había de hacerle saber, con anticipación, la aproximación del enemigo. Aprovechando su ausencia y en cumplimiento de órdenes recibidas, el Comodoro francés De la Clue, salió de Tolón el 5 de agosto, con doce navíos de línea, encontrándose el 17 en el Estrecho de Gibraltar con viento fresco del Este que bien pronto lo condujo al Atlántico. Todo parecía propicio; una espesa bruma y las sombras de la noche servían para ocultar a los buques franceses de la vista de tierra, aunque sin dejar por esto de verse entre sí unos a otros, cuando se apareció una fragata inglesa por la proa a corta distancia. Tan pronto como vio ella a la escuadra, comprendiendo que debían ser enemigos, empezó a hacer por tierra cuanto pudo, disparando los cañonazos convenidos de señal. Persistir en la empresa

(1) MAHON: **History of England.**

era inútil; sólo la huída era el único recurso que quedaba, y el Comodoro francés, esperando eludir la caza que comprendió había de venir, gobernó al ONO, hacia alta mar, apagando todas las luces para no denotar con ellas su presencia; pero fuera por falta de cuidado o deslealtad —apuntado esto último por un oficial de marina francés— cinco navíos de los doce que constituían la escuadra, enrumbaron al NO y a la mañana siguiente, al no ver a su jefe, se refugiaron en Cádiz. Se comprende, pues, el desaliento que experimentaría el Comodoro francés cuando al amanecer viera sus fuerzas tan disminuídas.

A las ocho de la mañana se avistaron algunas velas y durante algunos minutos esperó encontrarse con los barcos perdidos, pero en lugar de éstos eran los exploradores de la flota de Boscawen, que en número de catorce navíos de línea iban en plena persecución. Los franceses formaron su orden de combate en línea de bolina y trataron de huir, pero resultó, como era natural, que la velocidad de la escuadra era menor que la de los buques ingleses más rápidos.

La regla general de todas las cazas en que el perseguidor es decididamente superior al adversario, consiste principalmente en mantener el orden lo estrictamente necesario para hacer que los buques de cabeza, o sea los más rápidos, queden a conveniente distancia de aquellos que lo son menos para que, si el caso lo requiere, puedan recibir auxilio de éstos, antes de ser vencidos aisladamente por el enemigo; de todo lo cual se tenía cabal idea en la marina inglesa por aquella época, y en verdad que era esta ocasión muy oportuna para llegar a una melée.

Boscawen obró, pues, con arreglo a esto. En la parte contraria, el navío francés de retaguardia emuló noblemente el ejemplo dado por L'Etenduére cuando salvó su convoy. Alcanzado a las dos por el primer buque inglés rodeado poco más tarde por cuatro más, su Comandante hizo durante cinco horas una resistencia desesperada, en la que, ciertamente, no cifraba su salvación, pero con la cual esperaba entretener a los enemigos lo suficiente para permitir escaparan los buques más veleros, consiguiéndolo, gracias a las averías que logró causar al asaltante y a la mayor velocidad de los navíos franceses. Con esto pudieron dichos buques eludir aquel día un combate a corta distancia, que no podría haber terminado más que con la captura de todos. Cuando dicho navío arrió su bandera, había perdido ya los tres masteleros y no tenía más que los palos machos; el mesana cayó poco después y el casco estaba tan lleno de agua, que el barco con dificultad podía mantenerse a flote. M. de Sabran —cuyo nombre merece ser recordado— había recibido once heridas en esta heroica resistencia, con la

cual dio un ejemplo tan señalado de los deberes que incumben a una retaguardia, así como de los servicios que puede prestar cuando se trate de retardar la persecución del enemigo.

En la noche de ese día, dos de los buques franceses, navegando a un largo, consiguieron escapar hacia el Oeste. Los cuatro restantes continuaron su huída como antes, pero a la mañana siguiente el Comodoro francés, desesperando encontrar salvación, puso la proa a la costa de Portugal, y varó los barcos entre Lagos y Cabo San Vicente. El almirante inglés los siguió y atacó, quemando dos de ellos y apresando los demás, sin tener para nada en cuenta la neutralidad de Portugal. Por semejante ofensa no se dio más explicación que la contenida dentro de los límites de una satisfacción, hecha por pura fórmula. Dependía Portugal demasiado de Inglaterra para que se tuvieran con él muchos miramientos. Pitt, al escribir al ministro inglés en Portugal respecto al asunto, le encargaba suavizara las susceptibilidades del gobierno portugués, pero sin permitir, por ningún concepto, la suposición de que se les iban a entregar los barcos apresados o a censurar la conducta del distinguido almirante, por el hecho realizado (1).

La destrucción o dispersión de la flota de Tolón, detuvo la invasión de Inglaterra, a pesar de lo cual, los cinco barcos que entraron en Cádiz constituyeron un motivo constante de ansiedad para Sir Edward Hawke, que cruzaba delante de Brest. Frustrado el principal objeto de Choiseul, aún persistió en llevar a cabo la invasión de Escocia. La flota francesa de Brest a las órdenes del mariscal de Conflans, —Oficial de marina, a pesar de su título—, contaba con veinte navíos de línea y varias fragatas. El número de las tropas que debían ser embarcadas ha sido apreciado de diverso modo, fijándolo unos en 15.000 hombres y otros en 20.000.

El proyecto primitivo consistía en escoltar los transportes solo con cinco navíos de línea y varios buques pequeños. Conflans insistió en que la flota toda debería ir al desempeño de esta comisión. El ministro de marina no tenía confianza suficiente en los talentos tácticos del almirante para creerle capaz de detener al enemigo, entretenerlo y conducirse así, sin arriesgar un encuentro decisivo, para asegurar la libre llegada del convoy al punto de su destino, cerca del Clyde. Creía él que habría necesidad de sostener una acción general y en este supuesto consideró que sería mejor tenerla antes de que las tropas salieran; porque si el resultado era desastroso, el convoy al menos, no sería sacrificado; y si por el contrario, se obtenía una vic-

(1) MAHON: **History of England.**

toria decisiva, entonces, quedaría el camino completamente libre de obstáculos.

En vista de esto, se reunieron los transportes, mas no en Brest, sino en todos los puertos meridionales que existen hasta la desembocadura del Loira y la flota francesa se hizo a la mar, con el deliberado propósito de batir al enemigo; pero no es fácil conciliar su conducta posterior con el propósito expresado, como tampoco con las instrucciones (1) de combate, tan detalladas, que dio el almirante antes de efectuar su salida del puerto.

Sobre el 5 o 6 de noviembre hubo un tremendo temporal del Oeste. Hawke, después de capearlo y sufrir sus embates por espacio de tres días, se dejó correr en popa, dirigiéndose hacia Torbay, en cuyo punto buscó refugio esperando a que el viento cambiara, manteniéndose con su escuadra siempre lista, para salir a la mar a la primera indicación. El mismo temporal, que retenía a los franceses en Brest, fue una suerte para la pequeña escuadra que a las órdenes de Bompart se esperaba, procedente de las Antillas; pues a favor de aquél, pudo escabullirse y meterse en Brest, aprovechando la ausencia de Hawke, de dichas aguas. Conflans hizo sus preparativos con actividad, distribuyó las dotaciones de los barcos de Bompart entre los de su mando, los cuales se encontraban bastante faltos de gente y se hizo a la mar el 14 de noviembre con viento del Este, gobernando en seguida hacia el Sur, lisonjeándose de haber escapado ya, de Hawke. Sin embargo, este último había salido de Torbay el 12 y aunque tuvo de nuevo que arribar, salió por segunda vez el 14, precisamente el mismo día que Conflans lo hacía de Brest.

No tardó mucho Hawke en llegar a su puesto, sabiendo en el acto que se había visto al enemigo por el Sur navegando hacia el Este, de lo que dedujo fácilmente que se dirigían a la bahía de Quiberon, por lo cual enderezó su rumbo hacia el mismo punto, forzando de vela para llegar pronto a este fondeadero. A las once de la noche del 19, el almirante francés calculaba encontrarse a 70 millas de Belle Isle (1), cuyo punto le demoraba al SO ¼ O., y habiéndose levantado viento frescachón del Oeste, determinó aguantarse con poca vela sobre Belle Isle. El viento continuó aumentando durante la noche, rolándose, por fin, al ONO. Al romper el día se avistaron varios buques por la proa, que resultó ser la escuadra inglesa del Comodoro Duff que bloqueaba a Quiberon. Se hizo señal para emprender la caza y los in-

(1) Para conocer los detalles de estas instrucciones, véase a TROUDE: **Batailles Navales.**

(1) Véase la Lámina VIII.

gleses apelaron a la fuga separándose en dos divisiones, de las cuales una puso la popa al viento y la otra se puso a ceñir [1] proa al Sur. La mayor parte de la flota francesa continuó su rumbo tras la primera división, esto es, hacia la costa; pero hubo un barco que se separó en seguimiento de la segunda. Poco después, la retaguardia francesa hizo señales de «velas por barlovento», las cuales fueron también visibles desde el tope del buque insignia y casi debió ser al mismo tiempo cuando la fragata exploradora más avanzada, de la flota inglesa, avisó a su almirante que había «velas a sotavento». Así, pues, la diligencia de Hawke puso a los ingleses en contacto con Conflans, quien dijo después en su parte oficial que había considerado imposible que el enemigo pudiese tener en aquellas cercanías fuerzas superiores, y ni aún siquiera, iguales a las de su mando.

En vista de esto, ordenó Conflans a su división de retaguardia que ganase barlovento para venir en auxilio del barco suelto que, dando caza, había quedado por el SE., no tardándose mucho en descubrir que la flota de barlovento ascendía a veintitrés navíos de línea, contra veintiuno que tenían los franceses, contándose entre aquellos algunos navíos de tres puentes. Conflans llamó entonces a los buques que daban caza, aprestándose para la acción; mas, quedaba por determinar la conducta que había de seguir en circunstancias tan completamente imprevistas para él. Soplaba viento duro del ONO., que presentaba todo el cariz de temporal. La flota francesa se encontraba a barlovento de una costa peligrosa, y tenía que habérselas con un enemigo considerablemente superior en número, pues, además de los veintitrés navíos de línea de Hawke, había que agregar los cuatro de cincuenta cañones, de Duff. Conflans determinó, por lo tanto, correr hacia la costa, conduciendo su escuadra a la bahía Quiberon, en la confianza de que Hawke no se atrevería a seguirle allí dentro, dadas las condiciones del tiempo y de la bahía, que, según dicen las autoridades francesas, está llena de bajos y placeres [1], al par que bordada de arrecifes que el navegante rara vez ve sin temor y jamás pasa sin emoción. En medio de estos tenebrosos peligros, era donde estaban a punto de encontrarse y combatir cuarenta y cuatro buques de alto porte, en confuso montón, porque el espacio era demasiado reducido para permitir en él las maniobras propias de escuadra. Conflans acariciaba la esperanza de poder entrar primero, ciñendo estrechamente la costa Oeste de la bahía, con lo que obligaba al enemigo, si le seguía,

(1) Se llama ceñir, a navegar con la proa dirigida lo más cerca posible al punto de donde sopla el viento. — (N. de los T.).

(1) Recibe este nombre un sitio de poco fondo. — (N. de los T.).

a colocarse entre él y la otra costa distante seis millas por sotavento. Pero ninguna de sus esperanzas se realizó, como veremos.

Al efectuar la retirada, Conflans ocupó la cabeza de su flota, medida nada censurable, puesto que dirigiendo en persona los movimientos, era como únicamente podía demostrar con precisión lo que quería hacer; pero semejante paso fue muy desdichado para su reputación personal, pues, el público no vio en ello más que el hecho de colocarse el almirante el primero en la huída. Hawke no se detuvo un momento ante los peligros que contemplaba, los cuales apreciaba en toda su plenitud y extensión, como consumado hombre de mar que era; pero Hawke estaba dotado de frialdad y resolución de carácter, comparable tan solo con su valentía y sabía estimar los riesgos en su verdadero valor, sin exagerarlos ni despreciarlos. No nos ha legado sus razonamientos en este hecho; pero sin duda debió pensar que al ir los franceses delante, podrían servirle, en parte, de prácticos, pues, tendrían que tomar el fondeadero antes que él. Hawke tenía fe en el carácter y experiencias de sus oficiales, los cuales, adiestrados en la severa escuela del bloqueo, tenían que ser superiores a los franceses, y sabía bien que tanto el gobierno como el país pedían que la flota del enemigo no tomase en salvo ningún otro puerto amigo. En los mismos días que perseguía de este modo a los franceses, rodeado de peligros y en condiciones que han hecho de este combate uno de los hechos marítimos más interesantes que registran los anales navales, se quemaba en Inglaterra su efigie, porque decían sus compatriotas que había dejado escapar al adversario.

Cuando Conflans, conduciendo a su flota, doblaba los Cardenales —que son los islotes más meridionales de la entrada de Quiberon— los buques ingleses de cabeza entraban en fuego con la retaguardia francesa, viéndonos aquí con otro ejemplo de caza general terminada en una *melée,* solo que en condiciones de excepcional interés y grandeza, por las circunstancias que acompañaban al caso, con viento atemporalado, mar gruesa, tierra a sotavento, temeraria velocidad, rapidez con que tenían que reducir vela y numerosos barcos comprometidos en el empeño.

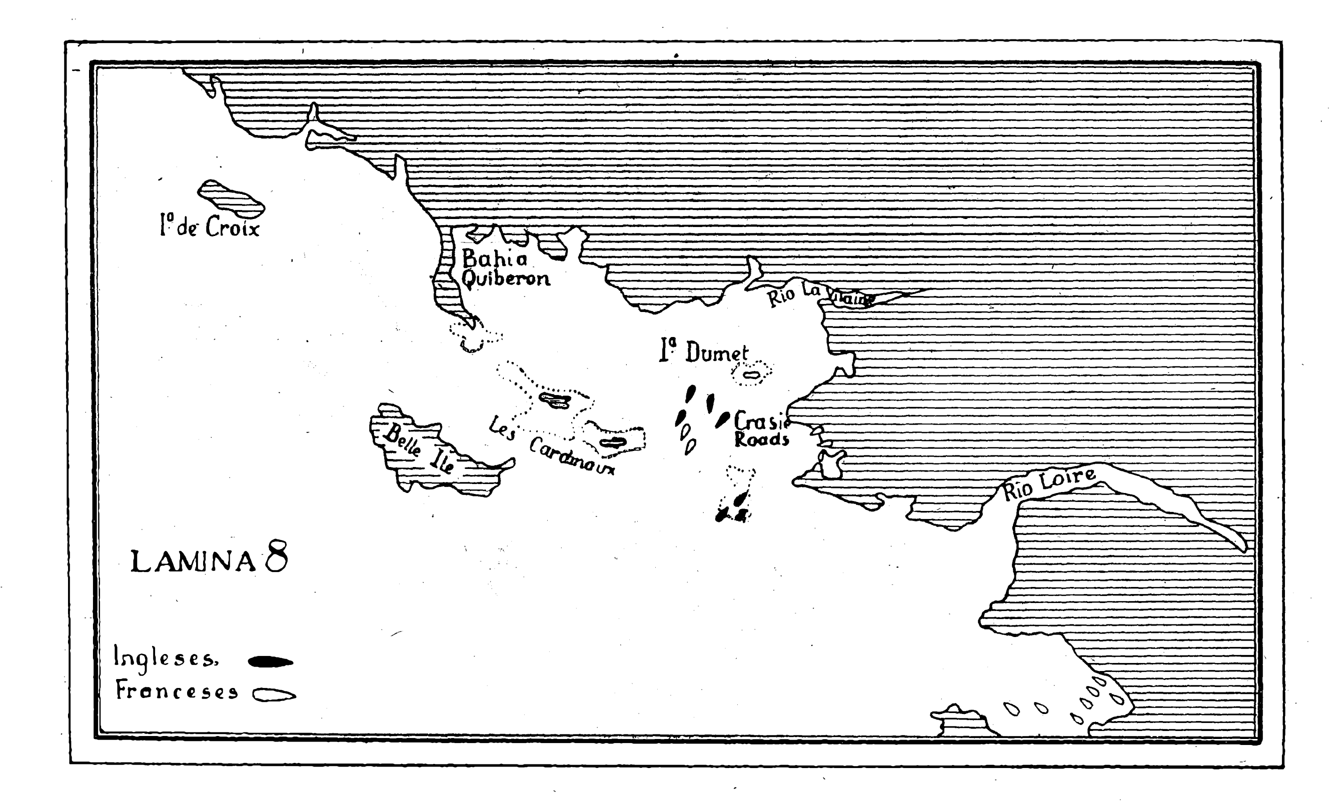
Un navío francés de setenta y cuatro cañones, acometido muy de cerca por fuerzas desiguales en número, se aventuró a abrir su portería baja y la mar lo barrió, echándolo a pique con toda su gente y pertrechos, no salvándose más que veinte hombres. Otro fue echado a pique por el fuego que le hizo el buque insignia de Hawke. Dos más, uno de los cuales arbolaba insignia de Comodoro, se rindieron y el resto se dispersó. De ellos, siete huyeron hacia el NE y anclaron en

la boca del pequeño río Vilaine, dentro del cual consiguieron, por fin, entrar aprovechando la pleamar de dos mareas (hecho que jamás se había ejecutado con anterioridad). Otros siete buscaron refugio por el SE., metiéndose en Rochefort. Uno, después de haber sufrido muchas averías, varó en la costa, perdiéndose cerca de la boca del Loira.

El buque insignia que llevaba el mismo nombre que el que Tourbille quemó en La Hougue —el *Soleil Royal*— fondeó al anochecer en Croisic, lugar situado un poco al norte del Loira, en cuyo punto permaneció toda la noche sin sufrir molestia alguna. A la mañana siguiente, el almirante se encontró completamente solo y algo precipitadamente, según parece, varó su buque en tierra para impedir que cayera en manos de los ingleses. Este paso ha sido censurado sin motivo por los franceses, en razón a que Hawke nunca le habría dejado escapar. La gran flota francesa quedó, pues, aniquilada, porque los catorce barcos que no fueron apresados ni destruídos, quedaron divididos en dos sitios diferentes y de los del Vilaine solo dos consiguieron escapar, efectuándolo a la par unos veinticuatro meses después de este suceso. Los ingleses perdieron dos barcos que vararon en los bajos (a) de la figura, los cuales quedaron perdidos sin remisión; sus bajas en la acción fueron muy pequeñas. Al anochecer fondeó Hawke con su flota y presas en la posición marcada en el punto (b).

Toda la posibilidad de invadir a Inglaterra desapareció, pues, con la destrucción de la flota de Brest. El combate del 20 de noviembre de 1759 fue el Trafalgar de esta guerra; y aunque se mantuvo el bloqueo sobre las fracciones de fuerzas restantes en el río Vilaine y en Rochefort, las flotas inglesas quedaron desde entonces libres, para operar contra las colonias francesas y más tarde contra las españolas, en mucha mayor escala que anteriormente. El mismo año en que se vió este gran combate naval y la rendición de Quebec, ocurrió también la toma de Guadalupe, en las Antillas, la de Gorea en la costa occidental de Africa y el abandono de la bandera francesa en los mares de las Indias Orientales, después de tres combates indecisos, librados entre el Comodoro francés D'Aché y el almirante inglés Pocock; y este abandono, produjo como consecuencia necesaria la ruina del poderío francés en la India para no volver ya jamás a levantarse.

En este año fue también cuando murió el rey de España, sucediéndole su hermano bajo el nombre de Carlos III. Este Carlos era el mismo que reinaba en Nápoles cuando apareció allí con su escuadra, un Comodoro inglés que concedió a la Corte una hora de plazo para determinar sobre la retirada de las tropas napolitanas que operaban con el ejército español. Carlos, que jamás olvidó esta humillación,


Iº de Croix
Bahia
Quiberon
Rio La
Iª Dumet
Crasic
Roads
Les Cardinaux
Belle Ile
Rio Loire
Ingleses.
Franceses

LAMINA 8

ocupó su nuevo trono, llevando en el corazón sentimientos de enemistad contra Inglaterra, los cuales, contribuyeron a precipitar la unión de Francia y España. El primer paso de Carlos fue proponer un arbitraje que concluyese con las diferencias existentes; pero Pitt se opuso a ello, porque, considerando a Francia como enemigo principal de Inglaterra y estimando que el mar y las colonias eran fundamentos eminentes de poderío y riquezas, quería él, ahora que tenía a dicha nación abatida y humillada, debilitada por completo, para el presente y futuro, estableciendo sobre sus ruinas la grandeza de Inglaterra, de manera firme y sólida. Más tarde ofreció, al fin, ciertas condiciones, pero la influencia de la querida de Luis XV, adicta a la Emperatriz de Austria, fue causa de que Prusia quedase excluída de entrar en las negociaciones, e Inglaterra no quiso aceptar esta excepción; en realidad, no le convenía a Pitt aún la paz.

Un año después murió Jorge II, el 25 de octubre de 1760, y la influencia de Pitt empezó a disminuir por ser el nuevo rey menos inclinado a la guerra. Durante estos años de 1759 y 1760, continuó Federico el Grande sosteniendo todavía la lucha mortal y angustiosa que mantenía su pequeño reino contra las grandes potencias coligadas. Momentos hubo en que pareció ya su causa tan desesperada, que estuvo dispuesto a suicidarse. Estas hostilidades continuas tuvieron el efecto de dividir los esfuerzos de Inglaterra y separar a Francia del mar.

Se aproximaba rápidamente la hora de las grandes expediciones coloniales, las cuales hicieron memorable el último año de esta guerra, en razón al triunfo alcanzado por el Poder Naval de Inglaterra sobre el de Francia y España unidos. Pero antes de proseguir, es necesario hacer una reseña completa de la clase de efectos que este Poder Naval produjo en la península del Indostán.

La llamada de Dupleix a su patria, con entero abandono de su política, trajo por consecuencia el colocar a las dos compañías de las Indias Orientales en iguales términos, según queda ya dicho. Sin embargo, las estipulaciones convenidas en el tratado de 1754 no se habían llevado plenamente a cabo. El marqués de Bussy, bravo e inteligente soldado que había sido segundo de Dupleix y estaba completamente de acuerdo con su política y ambiciones, continuaba en el Deccan, que era una gran región situada en la parte meridional central de la península del Indostán, sobre la cual Dupleix había en tiempos dominado. En 1756 se originaron algunos disturbios entre los ingleses y el príncipe indígena de Bengala. El Nabab de esta provincia había muerto y su sucesor, joven de 19 años, atacó a Calcuta, que se rin-

dió en junio, tras una débil resistencia, acompañando a la rendición de la plaza la famosa tragedia conocida por el nombre de «Black Hole of Calcuta». Las noticias de todo esto llegaron a Madrás en agosto, y Clive, cuyo nombre ha sido ya mencionado, salió para allá con la flota del almirante Watson, después de una larga y fastidiosa demora. La flota entró en el río en diciembre y apareció ante Calcuta en enero, que fue cuando la plaza cayó de nuevo en poder de los ingleses con la misma facilidad conque se había perdido.

El Nabab, lleno de cólera, marchó contra los ingleses, enviando al mismo tiempo una invitación a los franceses de Chandernagore para que se le unieran, y aunque era sabido que Inglaterra y Francia se encontraban en guerra, la compañía francesa, no obstante la experiencia adquirida en 1744, mantuvo la débil esperanza de que podría conservarse la paz entre ella y los ingleses; así que rehusó la invitación expresada del príncipe indígena, haciendo, en cambio, las mayores promesas de neutralidad a la otra compañía. Clive marchó al encuentro de las fuerzas indias, las atacó y derrotó, con lo que el Nabab pidió en seguida la paz y buscó la alianza de los ingleses, cediendo en todas las pretensiones que le condujeron primeramente a verificar el ataque de Calcuta. Tras alguna demora, se aceptaron, al fin, sus proposiciones, encaminándose entonces Clive y Watson contra Chandernagore, obligando a rendirse al establecimiento francés.

El Nabab, que tenía ánimo de no permitir esto, entró secretamente en correspondencia con Bussy, que estaba en el Deccan. Clive, tuvo pleno conocimiento de sus diversas intrigas, las cuales se llevaron a cabo con la vacilación propia de un carácter tan débil como traidor, y considerando perdidas las esperanzas de mantener una paz duradera y disfrutar de un comercio pacífico bajo el gobierno de un hombre semejante, entró en una extensa conspiración que tuvo por objeto destronarle, los detalles de la cual no son del caso para nuestra historia. El resultado de todo fue, que la guerra estalló de nuevo y que Clive con 3.000 hombres, cuya tercera parte eran ingleses, fue al encuentro del Nabab que iba a la cabeza de 35.000 infantes y 15.000 caballos.

La desproporción en la artillería era casi tan grande como la numérica; mas, a pesar de estas grandes diferencias, Clive ganó la batalla, que se dio en Plassey el 23 de junio de 1757, desde cuya fecha se dice, por convenio general, que comenzó a existir la dominación británica en la India. A la derrota del Nabab, siguió la colocación en el poder de uno de los que habían conspirado contra él, que era hechura completa de los ingleses y que contaba con ellos para su sos-

tenimiento y ayuda. Así pasó Bengala a poder de los ingleses, constituyendo esto los primeros frutos recogidos por ellos en la India. «Clive —dice un historiador francés— había comprendido y aplicado bien el sistema de Dupleix», lo que a decir verdad no puede resultar más cierto, pero hay que tener en cuenta que obra de tal magnitud no hubiera podido jamás realizarse ni conservarse si la nación inglesa no hubiera poseído el dominio del mar.

Las condiciones de la India eran tales, que un puñado de europeos, capitaneados por hombres firmes y resueltos, que sembraron la división para hacerse los dueños, eligiendo juiciosamente las alianzas más ventajosas para hacer prosperar su causa, estaban en disposición, no solo de conservar lo conquistado, sino de poner en gran apuro los dominios de los príncipes indígenas, a pesar de la abrumadora disparidad de fuerzas de que se veían rodeados. Pero para realizar esto, era preciso que no sufrieran oposición alguna de parte de los individuos pertenecientes a su misma raza, pues, tan solo con unos cuantos competidores europeos, era lo suficiente para que la balanza, indecisa como estaba, cayera del lado opuesto al deseado.

Mientras que Clive operaba en Bengala, Bussy invadía a Orissa, apoderándose de las factorías inglesas y haciéndose dueño de gran parte del litoral comprendido entre Madrás y Calcuta. Al mismo tiempo, una escuadra francesa, compuesta de nueve buques, se encontraba camino de Pondichery. La mayor parte de dichos barcos no eran, ciertamente, navíos de línea de primera clase y pertenecían a la Compañía de las Indias Orientales, pero llevaban a su bordo 1.200 hombres de tropas regulares, lo cual constituía un enorme ejército europeo para las operaciones que se ejecutaban entonces en la India. Las fuerzas navales inglesas en aquellas costas, aunque inferiores en número, pueden considerarse casi iguales a las de la escuadra francesa que se aproximaba, no siendo muy aventurado decir que el destino reservado a la India era todavía bien incierto; afirmación que quedó plenamente demostrada con las primeras operaciones llevadas a cabo.

Apareció la división francesa sobre la costa de Coromandel, al sur de Pondichery, el 26 de abril de 1758, fondeando el 28 delante de la estación inglesa conocida con el nombre de Fuerte San David. Dos de los barcos continuaron viaje para Pondichery, llevando a su bordo el nuevo Gobernador, Conde de Lally, que deseaba marchar cuanto antes al lugar de su destino. Mientras tanto, el Almirante inglés Pocock había tenido noticias de la venida del enemigo y temiendo, principalmente, por el primer puesto nombrado, se puso en cami-

no, apareciendo sobre el mismo el 29 de abril antes de que los dos barcos que llevaban al Gobernador francés se hubieran perdido de vista. Los franceses se pusieron en seguida en movimiento, haciéndose a la mar con viento por estribor (Lámina V, a) y con la proa al NE., siendo el viento SE. Se hicieron señales llamando a la fragata y al navío (a) que escoltaban a Lally, pero los Comandantes no hicieron caso de ellas por orden expresa de Lally; acto que debió aumentar o quizás fuese origen de la mala voluntad que existió después entre Lally y el Comodoro D'Aché, durante todo el curso de la campaña de la India, explicándose bien por ello lo mal que se llevó aquella a cabo.

Los ingleses formaron su línea de combate, recibiendo el viento por el mismo costado que los franceses, pero tenían el barlovento y llevaron a cabo el ataque en su forma habitual y con los resultados de costumbre. Los siete buques ingleses recibieron órdenes de arribar a la vez para venir a caer todos unidos sobre los ocho franceses; los cuatro navíos ingleses de cabeza y entre ellos el almirante, entraron prontamente en combate; pero los otros tres restantes, fuese o no por su culpa, se retardaron en ello. Sin embargo, deberá recordarse que así sucedió casi siempre en los ataques de este género. El Comodoro francés, viendo el intervalo que había quedado entre la vanguardia y retaguardia, concibió el plan de separarlos e hizo señal de virar todos a un tiempo por redondo, pero en su impaciencia no esperó recibir contestación de los demás buques, y metiendo el timón a la banda, viró, siendo seguido sucesivamente en su movimiento por los barcos que estaban a retaguardia, mientras que los de vanguardia quedaron navegando a su anterior rumbo sin tomar parte en la evolución. El almirante inglés, que tenía, sin duda, razón sobrada para saberlo, hace a D'Aché más honor del que le conceden los escritores franceses al describir su movimiento. Dice el almirante citado:

> «A las cuatro y media de la tarde, la retaguardia francesa había avanzado hasta encontrarse bastante cerca de su buque insignia. Nuestros tres buques de retaguardia recibieron órdenes por señales para trabar combate a corta distancia. Poco después, M. D'Aché se salió de su línea, arribando, hasta ponerse en popa; su matalote de popa, que hasta entonces se había conservado, durante la mayor parte de la acción por la aleta del *Yarmouth* —buque insignia inglés— vino a ponerse tanto avante con su costado, le disparó una andanada y viró, ejecutando algunos instantes después igual maniobra la vanguardia enemiga».

Según esta relación, que no está en desacuerdo por ningún concepto con la de los franceses, se ve que éstos efectuaron un movimiento de concentración sobre el principal buque inglés, desfilando a pasar por delante del mismo. Después de esto, gobernaron los franceses en demanda de los dos barcos separados, habiendo quedado tan mal parados los buques ingleses que tomaron parte en la acción, que no pudieron seguirlos. Este combate hizo que la flota inglesa no pudiera acudir en socorro del fuerte San David, que al fin se rindió el 2 de junio.

Tras la toma de esta plaza, se dirigieron ambas escuadras a sus respectivos puertos, a fin de reparar averías, volviendo en seguida a ocupar sus apostaderos y librándose en agosto otro segundo combate, que se efectuó casi en idénticas condiciones y en forma muy parecida al anterior. El buque insignia francés experimentó una porción de incidentes adversos que acabaron por obligar al Comodoro a retirarse de la acción; pero la derrota final e inevitable de la causa francesa, la explica muy sugestivamente la relación que un escritor de la misma nación hace de las razones trascendentales que determinaron la conducta seguida por el comodoro. Dice así esta relación:

«La prudencia le obligó a no prolongar más una contienda de la que sus barcos no podían sacar más que averías y daños muy difíciles de reparar, en una región en que era imposible abastecerse, por la carencia casi absoluta de pertrechos de repuesto.

Esta necesidad, que constituye por sí requisito indispensable para la eficacia naval, demuestra de manera palpable la tendencia fatal de economía que caracterizó siempre a las operaciones marítimas francesas, cosa que era significativa y de malísimo augurio.

Al volver D'Aché a Pondichery, se encontró con que si bien por esta vez podían repararse las averías sufridas en los palos y aparejos, se carecía de provisiones y los barcos necesitaban, además, calafatearse. Sus instrucciones le prevenían la permanencia en aquellas costas hasta el 15 de octubre; pero él reunió entonces una junta de guerra para deliberar sobre la situación, y el parecer de esta junta fue que los barcos no podían permanecer más tiempo en aquellos sitios, porque caso de un tercer combate no tendrían en Pondichery provisiones ni repuesto alguno de aparejo. Apoyado en esta opinión y sin hacer caso a las protestas del gobernador Lally, se dio D'Aché a la vela, el 2 de septiembre, con dirección a la isla de Francia. El motivo fundamental que tuvo D'Aché para obrar así, es sabido que fue la hostilidad de relaciones con el gobernador, con quien estaba continuamente en disputa. Lally, al verse privado del auxilio de la

escuadra, volvió sus armas hacia el interior del país en lugar de llevarlas contra Madrás.

Al llegar D'Aché a las islas, se encontró con un estado de cosas, que nos ofrece de nuevo un ejemplo notable de la impotencia e imprevisión que caracterizó, en general, a la política marítima seguida por los franceses de esta época. Su llegada fue tan mal recibida como había sido su partida de la India, por Lally. Las islas se encontraban entonces en el estado de abandono más completo. La presencia de la división naval, reforzada por tres navíos más que recientemente habían llegado de la Metrópoli, aumentaba la miseria hasta tal punto, que se le suplicó al Comodoro saliera inmediatamente. Se activaron las reparaciones, efectuándolas con rapidez, y en noviembre salieron ya varios buques para el Cabo de Buena Esperanza —entonces colonia holandesa— en busca de provisiones; pero éstas se consumieron poco después de recibidas, con lo cual se renovó la presión hecha para la salida de la escuadra. La situación de los barcos no era menos precaria que la de la colonia, en vista de lo cual el Comodoro replicó, haciendo ver su completa carencia de abastecimientos y provisiones. La situación era tal que poco más tarde fue preciso sacar jarcia de labor de los cables y varar algunos barcos para sacar de ellos materiales con que surtir los otros. Antes de volver a la India, escribió D'Aché al ministro de marina diciéndole que: «se disponía a salir tan solo con la idea de evitar que las dotaciones se muriesen de hambre y que nada debía esperarse de la escuadra si no se le mandaban recursos, pues, tanto el personal como el material se encontraban en un estado deplorable».

Bajo estas circunstancias salió D'Aché de la isla de Francia en julio de 1759, llegando a la costa de Coromandel en septiembre. En el año de ausencia, Lally había emprendido el sitio de Madrás que llevaba dos meses de duración. Reinaba la monzón del NE, y ambas escuadras estaban ausentes por no ser esta estación favorable para ejecutar operaciones navales sobre la expresada costa; pero los ingleses tomaron la delantera y volvieron primero, habiendo dicho los mismos franceses que la aparición de aquellos produjo el levantamiento del sitio. Esta vez, poseía D'Aché fuerzas muy superiores, tanto en número de buques como en porte de los mismos; pero a pesar de eso, cuando las flotas se encontraron, Pocock no titubeó en atacar, contando solo nueve buques contra once. La acción a que nos referimos tuvo lugar el 10 de septiembre de 1759, y fue tan indecisa como las anteriores, no obstante haberse retirado D'Aché después de una lucha muy sangrienta.

Sobre ella habla Campbell en su libro «Vidas de los Almirantes», lanzando una sátira con apariencias de comentario serio que dice así: «Pocock causó enormes destrozos a los barcos franceses, habiéndoles hecho también gran número de bajas; pero lo que muestra el singular talento de ambos almirantes es el hecho de haber librado, entre sí, tres reñidos combates en el espacio de diez y ocho meses, sin experimentar ni uno ni otro la pérdida de un solo navío». Los frutos de la victoria estuvieron, sin embargo, de parte de la flota más débil, porque D'Aché volvió a Pondichery, y de allí salió el 1º del mes siguiente para la isla de Francia, dejando la India abandonada a su suerte. A partir de esta época, el resultado no fue ya dudoso; los ingleses continuaron recibiendo refuerzos de la madre patria, mientras que los franceses no; los adversarios de Lally eran hombres que le superaban en talento y capacidad; de modo que, con todo esto, fue cayendo plaza tras plaza, hasta que en enero de 1761 se rindió la misma Pondichery, que estaba sitiada por tierra y bloqueada por mar.

Con esto, se puede decir que acabó el dominio francés en la India; porque aunque es cierto que Pondichery y otros establecimientos fueron restituídos al hacerse la paz, ya nunca más experimentó conmoción alguna la soberanía inglesa en aquellos sitios, ni aun siquiera con los intrépidos ataques del célebre Suffren, quien, veinte años después, hizo frente a dificultades tan grandes como las de D'Aché, con un vigor y acierto que jamás demostró este último en circunstancias mucho más favorables y más llenas de esperanzas.

Francia perdió, pues, el Canadá y la India, como se acaba de explicar, por falta evidente de fuerzas para operar en mares lejanos, y parece imposible que España, con la marina pobre y débil que tenía y con las numerosas posesiones que conservaba, dispersas a tan grandes distancias, eligiese este momento para entrar en la lucha. Y sin embargo, así fue. El agotamiento de los recursos marítimos de Francia era evidente para todos y se encuentra perfectamente comprobado por profusos testimonios dados por sus historiadores navales. «Los recursos de Francia estaban agotados —dice uno—; el año 1761 salieron de sus puertos tan solo algunos barcos y todos ellos fueron, después, apresados. La alianza con España vino demasiado tarde. Los buques que, por rareza, se aventuraron a salir a la mar, en 1762, fueron todos apresados, y las colonias que pertenecían aún a Francia no pudieron ser salvadas» (1).

---

(1) TROUDE: **Batailles Navales de la France.**

Ya por el año 1758 decía otro escritor francés: «La necesidad de dinero, la baja sufrida por el comercio, acosado por los cruceros ingleses, la carencia de buenos barcos, la falta de abastecimientos, etc., obligó al gobierno francés, que no podía procurarse grandes fuerzas, a recurrir a estratagemas, reemplazando el único sistema racional de lucha, o sea la gran guerra, por la más pequeña de guerrillas, que es una especie de juego en el que la gran cuestión consiste en no dejarse coger. Ya desde entonces se consideró como suceso muy afortunado la llegada a Louisburg de cuatro navíos de línea que consiguieron esquivar un encuentro con el enemigo... En 1759, la llegada feliz del convoy de las Antillas causó a los comerciantes tanta sorpresa como alegría. Vemos, pues, por estos hechos, cuán raro se había hecho obtener esta fortuna en los mares que se encontraban surcados, en todos sentidos, por las escuadras de Inglaterra» (1). Todo esto sucedía antes de los desastres de La Clue y Conflans.

La destrucción del comercio francés, que empezó por la captura de sus buques mercantes, concluyó con la toma de todas sus colonias. Por lo tanto, difícilmente puede concederse que el Pacto de Familia, hecho entre ambas cortes, fuese asunto «que hiciese honor a la sabiduría de los dos gobiernos», según se dijo entonces. Dicho guerra futura, sino también una cláusula secreta que obligaba a España a declarar la guerra a Inglaterra en el plazo de un año, si no se había concertado la paz durante ese tiempo. Difícilmente se puede perdonar, no ya al gobierno español, sino al francés, la seducción de un pueblo hermano para meterlo en un asunto tan malo como este. Se esperaba, sin embargo, reconstituir la marina francesa y promover una alianza de las potencias neutrales; muchas de las cuales, a más de España, tenían motivos de queja contra Inglaterra. «Durante la guerra con Francia —confiesa un historiador inglés,—, el pabellón español no siempre fue respetado por los cruceros ingleses» (2). «En el transcurso del año 1758 —dice otro— no bajaron de 176 buques neutrales, (cargados con ricos productos de las colonias francesas o con repuestos navales militares), los que cayeron en manos de los ingleses» (3). Así, pues, funcionaban ya las causas que, veinte años más tarde, habían de producir la aparición de la *neutralidad armada* de las potencias del Báltico, encaminada a contrarrestar las pretensiones de Inglaterra sobre el mar.

---

(1) LAPEYROUSE-BONFILS.

(2) MAHON: **History of England.**

(3) CAMPBELL: **Lives of Admirals.**

La posesión de un poderío limitado, tal como era realmente el de Inglaterra, va raras veces acompañada de respeto profundo hacia los derechos de los demás. No teniendo rival sobre el océano, convenía a Inglaterra mantener la tesis de que la propiedad enemiga embarcada en los buques neutrales, era susceptible de captura; con lo cual, sujetaba a estas naciones a sufrir no solo molestas detenciones, sino también pérdidas considerables en su comercio; del mismo modo que le convino al principio de la guerra establecer en papeles el bloqueo de todos los puertos franceses. Los neutrales, naturalmente, se irritaron mucho con semejantes vejámenes; pero no fue oportuna la elección del año 1761 para llevar a cabo una protesta armada, y de todas las potencias, España era la que arriesgaba más en la guerra.

Inglaterra tenía entonces 120 navíos de línea armados, más los que había en reserva, tripulados todos por 70.000 hombres de mar, ejercitados y curtidos por cinco años de guerra constante a flote, y envanecidos, además, por la victoria. La marina francesa, que contaba con 77 navíos de línea, el año de 1758, perdió en 1759 veintisiete que le apresaron los ingleses, más otros ocho que fueron destruidos y varias fragatas que se perdieron. En resumen: la marina resultaba destruida, por completo, según confesión de sus mismos escritores, como hemos visto ya. La marina española se componía de unos cincuenta buques; pero el personal, a menos de suponerlo muy diferente al de las épocas anteriores y posteriores, tenía que ser muy inferior. La debilidad de su Imperio, producida por la falta de una marina poderosa, queda demostrada en lo anteriormente dicho. Sin embargo, la neutralidad, interrumpida a veces por diferentes sucesos, había sido de gran ventaja para ella, pues, le permitió reconstituir su hacienda y comercio, atendiendo al desarrollo de sus recursos internos; pero, con todo, hubiera necesitado disfrutar un período de paz mucho más largo.

A pesar de esto, el rey, influído por las afecciones de familia y por su resentimiento contra Inglaterra, consintió en dejarse atraer, por el astuto Choiseul, al Pacto de Familia, que se estipuló entre ambas monarquías y se firmó el 15 de agosto de 1761. Este pacto, en el cual entró también el rey de Nápoles, garantizaba sus posesiones mutuas con la fuerza total de ambos reinos. Esto solo constituía ya una empresa pesada, pero en la cláusula secreta se estipulaba, además, que España había de declarar la guerra a la Gran Bretaña el 1º de mayo de 1762, si para esta fecha no se había aun concertado la paz con Francia. Negociaciones de carácter semejante no pudieron

conservarse del todo secretas, y Pitt supo lo bastante para comprender las intenciones hostiles de España.

Con la arrogante resolución que le era habitual, determinó entonces anticiparse, declarándole la guerra; pero la influencia que contra él había en los consejos del nuevo rey era demasiado fuerte. El ministerio dejó de secundarlo, no pudo convencerlo y dimitió el 5 de octubre de 1761. Los sucesos se encargaron de justificar bien pronto su previsión, porque España tuvo afán de mostrarse amiga hasta tanto que llegaron de América los buques cargados con el numerario indispensable para emprender la guerra. El 21 de septiembre fondeó en Cádiz en completa seguridad la flota de galeones, y el 2 de noviembre anunció el embajador inglés a su gobierno que «habían llegado en salvo dos barcos abarrotados de tesoros procedentes de las Antillas, con lo que quedaban ya seguras en la vieja España todas las riquezas que se esperaban de la América española». En la misma comunicación se daba parte del extraño cambio de actitud adoptado por el gobierno español y de la altivez que usaba ahora en su lenguaje (1).

Los resentimientos y reclamaciones de España se excitaron de propio intento, tomando pronto tales proporciones las diferencias sostenidas, que el nuevo gobierno inglés, a pesar de su ardiente deseo de paz, acabó por llamar a su embajador, retirándolo de la corte de España, antes de finalizar el año 1761, declarando la guerra el 4 de enero de 1762; con lo que, de esta suerte, vino a adoptarse la política de Pitt, pero ya demasiado tarde para recoger las ventajas a que él había aspirado.

Semejante dilación por parte de Inglaterra no pudo, sin embargo, alterar en nada las condiciones esenciales de desigualdad que en fuerza y preparación existía entre ambos países. Los planes formados por Pitt fueron adoptados, en su parte principal, por su sucesor y llevados a cabo con una rapidez solo posible por el estado de preparación de la marina inglesa. El 15 de marzo, Pocock, que había vuelto de las Indias Orientales, salía de Portsmouth, convoyando una flota de transportes destinada a operar contra la Habana, y ya en las Antillas, habían de incorporársele las fuerzas afectas a dicho sitio; de modo que, con semejante refuerzo, contaría bajo su mando diez y nueve navíos de línea, varios buques más de menos porte y 10.000 soldados.

En el mes de enero anterior, la flota de las Antillas, al mando del célebre Almirante Rodney, había operado con las fuerzas terres-

(1) MAHON: **History of England.**

tres para llevar a cabo la conquista de la Martinica, que era la ciudadela y joya de más valor que poseían los franceses en las Antillas, constituyendo, además, su puerto el centro de operaciones de un extenso sistema de corso organizado. Se dice que ascendió a 1.400 el número de barcos mercantes ingleses apresados en las Antillas durante esta guerra por los cruceros franceses, cuyo principal puerto era Fort Royal en la Martinica. Con la toma de esta base de operaciones, tan necesaria, cesó también el corso que apoyaba en ella sus empresas. La Martinica se rindió el 12 de febrero, y a la pérdida de este centro militar y comercial tan importante, siguió inmediatamente la de otras pequeñas islas, tales como Granada, Santa Lucía y San Vicente. Con estas adquisiciones quedaron seguras de los ataques del enemigo las colonias inglesas de la Antigua, St. Kitts y Nevis y lo mismo los buques que traficaban entre estas islas, aumentando considerablemente el comercio inglés y llegando a ser posesiones británicas todas las pequeñas Antillas o islas de Barlovento.

Al almirante Pocock se le unieron en el Cabo San Nicolás las fuerzas que constituían la división de operaciones de las Antillas, cuya unión tuvo lugar el 27 de mayo, y como la estación estaba ya muy adelantada, condujo a su gran flota por el Canal Viejo de Bahama, en lugar de seguir la derrota usual por la costa sur de Cuba. Semejante hecho se consideró, con justicia, como una gran hazaña, en aquellos tiempos en que tan pobres eran los trabajos hidrográficos; y se llevó a cabo sin un solo accidente. Destacó, primeramente, buques exploradores encargados de sondar; a éstos, seguían las fragatas, y sobre los bancos se fondearon botes y embarcaciones de poco tonelaje, con señales convenidas y estudiadas cuidadosamente para día y noche. Esto hecho y favorecido por un tiempo espléndido, se metió la flota en el canal que atravesó en una semana, apareciendo en seguida frente a la Habana. No haremos mención detallada de las operaciones que se efectuaron contra esa plaza, limitándonos a decir que tras cuarenta días de sitio, se tomó el castillo del Morro, el 30 de julio, y la ciudad se rindió el 10 de agosto. Los españoles perdieron no sólo la ciudad y el puerto, sino también doce navíos de línea y 3.000.000 £ en metálico y mercancías pertenecientes al rey de España. La importancia de la Habana no debe estimarse únicamente por el hecho en sí, ni por su posición como centro de un extenso distrito ricamente cultivado. Su puerta era, además, la llave por decirlo así, del único camino que en esta época podían seguir los galeones y demás barcos que salían para Europa del Golfo de Méjico. Con la Habana en las manos del enemigo, era preciso que los bu-

ques se reunieran todos en Cartagena de Indias y desde allí se remontaran ciñendo los vientos aliseos, operación siempre difícil, que haría que estuviesen los barcos largo tiempo en aquellas aguas, expuestos a ser apresados por los cruceros ingleses. Ni aún siquiera un ataque efectuado sobre el istmo hubiera sido para España golpe tan serio como lo fue este de la Habana.

Resultado tan importante sólo podía alcanzarlo la nación que estuviese segura de dominar las comunicaciones con su Poder Naval, al cual debe atribuírsele, por completo, el buen resultado descrito, y a él se debió también el feliz viaje verificado por 4.000 soldados americanos, que llegaron muy oportunamente para reforzar las filas inglesas, diezmadas terriblemente por los combates y la fiebre. Se dice, que cuando se rindió la ciudad de la Habana, quedaban sólo en pie 2.500 hombres útiles para combatir.

Mientras que de este modo se hacía sentir en las Antillas el gran alcance y vigor del poderío marítimo de Inglaterra, ofrecía este mismo poderío nuevos ejemplos de su influencia en Portugal y el extremo Oriente. Las monarquías aliadas habían invitado, en un principio, a Portugal para que se uniese a la alianza contra los ingleses a quienes habían dado en llamar los «tiranos de los mares», haciéndole presente a Portugal el agotamiento de oro que estaba sufriendo la comarca con el monopolio que hacían aquellos de su comercio y recordándole, al efecto, la deliberada violación de neutralidad cometida por la flota de Boscawen sobre sus costas. El gobierno portugués de aquella época conocía bien todo esto, y lo sentía vivamente; pero a pesar de ello, y de ir acompañada la invitación de una declaración terminante en que se hacía constar no se permitiría a Portugal guardar una neutralidad que no podía hacer respetar, el gobierno portugués juzgó con acierto que más tenía que temer el país de Inglaterra y su flota que del ejército español, no aceptando, en consecuencia, la proposición. Los aliados le declararon la guerra e invadieron a Portugal, siendo durante algún tiempo afortunados en sus operaciones, pero los «tiranos de los mares» respondieron al llamamiento de Portugal mandándole allá una flota que desembarcó en Lisboa 8.000 soldados, los cuales obligaron a los españoles a repasar las fronteras y llevaron la guerra dentro de la misma España.

Simultáneamente con estos importantes sucesos era atacada Manila; pero con tantas empresas como tenía ya Inglaterra entre manos, le fue imposible sacar más barcos ni tropas para esta expedición. Sin embargo, los éxitos obtenidos en la India y la absoluta seguridad que gozaban los establecimientos ingleses del Indostán, por con-

tar con el dominio del mar, permitió a los gobernantes de la India emprender por sí mismos esta expedición colonial, para la cual salieron en agosto de 1762, llegando a Malaca el 19. Dicho puerto era neutral, y en él encontraron los ingleses cuanto necesitaban para el sitio que iban a emprender en breve, proveyéndose de todo sin inconveniente, pues, si bien es verdad que los holandeses se sentían celosos del avance de los ingleses, no se atrevieron a rehusar nada, a sus demandas. La empresa, que dependía por completo de la escuadra, tuvo un éxito feliz y consiguió que se rindiera el Archipiélago filipino; lo que se verificó en octubre, estipulándose el pago de una indemnización que subía a cuatro millones de pesos. Casi al mismo tiempo, apresó la flota al galeón de Acapulco, que venía cargado con tres millones de pesos; y por último, una escuadra inglesa, en el Atlántico, apresó igualmente a otro buque, que procedente de Lima, conducía tesoros por valor de cuatro millones de pesos, plata.

> «Nunca había recibido el imperio colonial de España golpes semejantes. España, cuya oportuna intervención en la guerra pudo haber modificado mucho su resultado, entró en ella demasiado tarde para favorecer a Francia, mas con tiempo suficiente para participar de todas sus desventuras. Pero aún había motivos para temer más. Panamá y Santo Domingo se encontraban amenazados y los anglo-americanos preparaban la invasión de la Florida y la Luisiana... La toma de la Habana había interrumpido mucho las comunicaciones entre las ricas colonias españolas de América y Europa. La conquista de las Islas Filipinas la excluían ya del Asia. Ambas pérdidas unidas, cerraban todas las fuentes del comercio español, cortando a la nación toda comunicación entre las desunidas partes de su extenso y dilatado imperio» (1).

La elección de los puntos de ataque, debida al ministro Pitt, fue buena, estratégicamente considerada, pues con ella se cortaban eficazmente al enemigo todos sus músculos, por decirlo así; y si se hubiera llevado a cabo por completo los planes de Pitt, apoderándose también de Panamá, el éxito habría sido aún más decisivo. Inglaterra había perdido ya la ventaja de la sorpresa que hubiera tenido, anticipándose a la declaración de guerra; mas a pesar de todo, sus armas se pasearon siempre triunfantes, durante esta breve contienda, por la rapidez conque se pusieron en ejecución sus proyectos, gracias

(1) MARTIN: **Historia de Francia.**

al estado de eficiencia adquirido por sus fuerzas navales y su administración.

Con la conquista de Manila terminaron las operaciones militares de la guerra. Nueve meses, contados a partir de la declaración formal de la misma, hecha por Inglaterra en enero, habían sido suficientes para desbaratar la última esperanza de Francia y obligar a España a pedir la paz, que se hizo cediendo dicha nación en todos aquellos puntos que anteriormente habían sido origen de su actitud hostil y de sus pretensiones. Inútil parece, después de conocer el suscinto resumen que acabamos de hacer de los hechos, insistir sobre las causas que hicieron la acción inglesa tan rápida y perfecta. El mérito de ello recae por completo en su Poder Naval, gracias al cual pudieron sus fuerzas operar en parajes tan lejanos y separados entre sí, como eran Cuba, Portugal, la India y Filipinas, sin temor a que pudiese haber interrupción de importancia en sus comunicaciones.

Las cláusulas del tratado de paz hubieran debido reflejar los resultados de la guerra; pero no lo hicieron más que imperfectamente, gracias a la debilidad del gobierno inglés, que mostró un afán desmedido por concluirla. Mas, antes de dar a conocer estas cláusulas, precisa bosquejar, aunque solo sea someramente, los efectos que produjo la lucha, en general, sobre el comercio, sobre las bases del Poder Naval y sobre la prosperidad nacional.

Uno de los rasgos principales de esta guerra que más llama la atención por lo paradójico que resulta, es decir, que la extensión de las pérdidas sufridas por Inglaterra demostró aquí su prosperidad.

> «Desde 1756 a 1760 —dice un historiador francés— los corsarios franceses apresaron a los ingleses más de 2.500 buques mercantes. En 1761, aunque Francia no tenía, por decirlo así, un solo navío de línea en la mar y los ingleses nos habían apresado 240 de nuestros corsarios, sus compañeros aún pudieron apresar 812 buques más a los ingleses. La explicación del crecido número de presas, estaba en el prodigioso desarrollo alcanzado por la marina mercante inglesa. En 1760 se pretende que los ingleses tenían 8.000 velas en la mar, de las cuales los franceses apresaron próximamente la décima parte, a pesar de las escoltas y cruceros. En los cuatro años comprendidos desde 1756 a 1760, los franceses perdieron tan solo 950 buques» (1).

Pero esta discrepancia la atribuye, con justicia, un historiador inglés «a la disminución del comercio francés y al temor de caer en

(1) MARTIN: **Historia de Francia.**

manos de los ingleses, cosa que retenía a muchos barcos mercantes franceses para salir a la mar». Después de esto, añade: «las presas de los barcos no era el principal beneficio producido por la eficiencia de la marina inglesa. Capturas tales, como las de Duquesne, Louisburg e Isla del Príncipe Eduardo, y conquistas como las del Senegal y más tarde las de Guadalupe y Martinica, fueron sucesos tan mortales para el comercio francés y sus colonias, como ventajosos para los intereses de Inglaterra» (1).

La multiplicidad de los corsarios franceses, era, para un observador experto, triste señal del estado en que se encontraba Francia, pues ocultaba la inacción forzosa a que se veía condenada la marina mercante; y esto explica que sus dotaciones y armadores se entregaban a especular con el pillaje, a fin de poder vivir, corriendo riesgos que en último caso no eran del todo improductivos. El mismo historiador inglés a que nos hemos referido anteriormente, confiesa que en 1759 las pérdidas de los buques mercantes significaban más que la de los buques de guerra.

Mientras tanto, los franceses se esforzaban en vano por recuperar su igualdad de fuerzas sobre los mares, tratando de reparar sus pérdidas, pero sin conseguir sus propósitos, pues «al construir y armar barcos, trabajaban solamente para la escuadra inglesa; y sin embargo, a pesar del valor y vigilancia de los cruceros ingleses, los corsarios franceses abundaron aquel año de tal modo, que apresaron 240 barcos ingleses, en su mayoría costeros y de pequeño tonelaje». En 1760, calcula el mismo escritor, que las pérdidas experimentadas por la marina mercante inglesa ascendieron a más de 300 buques y a más de 800 en 1761; es decir, tres veces más que las francesas, añadiendo: «no debería causar admiración que se hubieran podido apresar mayor número de buques y riquezas, pues, cuando sucedía esto estaba su comercio casi en absoluto destruido y no tenían en la mar más que unos cuantos buques mercantes, mientras que las flotas comerciales inglesas cubrían todos los mares. Aumentaba el tráfico de Inglaterra de año en año, y el dinero que se llevaba la guerra volvía al país con creces por el producto de su industria. 8.000 barcos tenían empleados los comerciantes de la Gran Bretaña».

La magnitud de las pérdidas puede atribuirse a tres causas principales, de las cuales tan solo la primera hubiera podido prevenirse: 1ª El descuido conque los buques mercantes observaban las órdenes dadas por los que los convoyaban. 2ª El inmenso número de barcos

---

(1) CAMPBELL: **Lives of the Admirals.**

ingleses que había esparcido por todos los mares; y 3ª El haber aventurado al enemigo en el corso todos los restos de su poderío. Durante el mismo año 1761, la Marina real inglesa perdió un solo navío de línea, que se recuperó después, y un *cutter*. Por esta misma época y a pesar de los diversos canjes habidos, los ingleses conservaban aún en su poder 25.000 prisioneros franceses, mientras que la cifra de sus compatriotas prisioneros en Francia no pasaba de 1.200. He aquí los resultados de la guerra marítima que nos ocupa.

Finalmente, al hacer el resumen de la situación comercial del Reino a la conclusión de la guerra, y después de mencionar las enormes sumas metálicas apresadas a España, dice así el referido escritor:

> «Contribuyó todo esto a reforzar el comercio y alimentar la industria. Las remesas enviadas para subvenciones extranjeras se pagaron, en gran parte, por letras expedidas contra comerciantes establecidos en el exterior, quienes tenían tomado el valor de los giros en mercancías y manufacturas inglesas. El comercio de Inglaterra aumentaba gradualmente todos los años, y semejante espectáculo de prosperidad nacional, jamás visto con anterioridad por ningún otro pueblo del mundo, tuvo lugar cuando pesaba precisamente sobre la nación la carga de una guerra larga, sangrienta y costosa».

No es, pues, de admirar que con resultados semejantes para su comercio, éxitos tan invariables para sus armas y contando, además, con el aniquilamiento casi completo de la marina francesa, viese entonces sin temor la unión de Francia y España, que se cernía sobre su futuro; unión, que en un tiempo había excitado los temores de toda Europa, y que al presente contemplaba sola la Gran Bretaña, sin el más mínimo recelo. España, por la constitución y diseminación de su Imperio, ofrecía ventajas especiales para los ataques de un gran pueblo marítimo, y cualesquiera fueran las ideas del gobierno de aquellos días, Pitt y la nación entera comprendían claramente que había llegado la hora esperada en vano, el año 1739; porque entonces diez años de paz y de obstinados prejuicios de parte de un gran Ministro, habían relajado la fuerza y vigor de la flota. Ahora no solo podía la nación inglesa extender su mano para coger cuanto quisiera, sino que podría no haber habido límite alguno a sus conquistas, si el gobierno no hubiera desconocido, una vez más, los verdaderos intereses de la comarca.

La situación de Portugal, respecto a la Gran Bretaña, se ha explicado anteriormente; pero merece le concedamos ahora atención es-

pecial, porque nos ofrece un ejemplo, en el cual se obtiene un elemento del Poder Naval, no ya por colonias, sino por una alianza concertada, bien por necesidad o por prudencia. Las relaciones comerciales de que hemos hablado antes «fueron reforzadas por fortísimos lazos políticos, con lo que quedaron los dos Reinos en condición de tener que temer poco el uno del otro, disfrutando, en cambio, de muchas ventajas mutuas. Los puertos de Portugal prestaban abrigo, protección y recursos a las flotas inglesas, mientras que estas, por su parte, defendían el rico comercio que Portugal tenía con el Brasil. La animosidad entre Portugal y España, hizo necesaria a la primera nación citada, contar con un aliado poderoso, aunque fuese distante, y ninguno le presentaba en esto mayores ventajas que Inglaterra, que a su vez podría sacar gran provecho de la amistad de Portugal (como siempre lo tuvo), en el caso de tener que sostener una guerra contra cualquiera de las potencias meridionales de Europa».

Tal es la opinión inglesa, del asunto, que a los demás podrá parecerle algo así semejante a la alianza del lobo y el cordero.

Sin embargo, decir que está «distante» de una pequeña nación marítima como Portugal, otra que posea una flota como la de Inglaterra, es realmente absurdo. Inglaterra está en cualquier parte a donde pueda ir con su flota, y todavía más en aquellos tiempos que en los actuales. La opinión contraria en el asunto, hace ver también el valor de la alianza inglesa, como lo demuestra el memorial que las dos Monarquías de España y Francia dirigieron a Portugal en el que con el nombre de cortés invitación, le ordenaban declarase la guerra a Inglaterra.

Los términos de este memorial, en lo que respecta principalmente al desigual provecho que habría sacado Portugal, caso de haberse o no aliado, se han expuesto ya anteriormente. El Rey de dicha nación rehusó abandonar la alianza, bajo el pretexto de ser antigua y completamente defensiva. A lo que replicaron ambos Reinos:

> «La alianza defensiva se convierte ahora en ofensiva por la situación de los dominios portugueses y la naturaleza del poder inglés. Las escuadras inglesas no podrían mantenerse en la mar en todas estaciones ni cruzar sobre las principales costas de España y Francia para impedir la navegación de los dos países, sin el auxilio que encuentran en los puertos de Portugal, y estos isleños se verían privados de medios para producir daños a la Europa marítima, si todas las riquezas de Portugal no pasaran a sus manos, pues esto le permite alimentar la guerra y convierte en realidad la alianza en una verdadera alianza ofensiva».

Ante ambos argumentos, prevaleció la lógica de la situación y de la fuerza. Portugal conceptuó a Inglaterra más cerca y más peligrosa que España y permaneció en épocas de pruebas, fiel a la alianza inglesa. Esta amistad fue tan útil a Inglaterra, como a todas sus demás posesiones coloniales, manifestándose en diversas formas dependientes, desde luego, del teatro donde se verificaban las principales operaciones de la guerra, en cada caso particular determinado.

Los preliminares de la paz se firmaron en Fontainebleau el 3 de noviembre de 1762, y el tratado definitivo en París el 10 de febrero siguiente, de donde toma el convenio su nombre.

Según los términos estipulados en ella, Francia renunciaba a toda clase de pretensiones sobre el Canadá, Nueva Escocia y demás islas de San Lorenzo; cedía con el Canadá el valle del Ohío y todo el territorio del lado oriental del Misisipí, excepto la ciudad de Nueva Orleáns. Inglaterra restituía la Habana a España y como compensación recibiría de esta nación la Florida, que comprendía todo el territorio continental poseído por España al Este del Misisipí. De esta suerte, Inglaterra extendía su Imperio colonial en el Canadá, desde la Bahía de Hudson, y en todos los territorios situados al Este del Misisipí, que actualmente forman parte de los Estados Unidos. La posibilidad de que llegara a formarse un día esta vasta nación, se preveía entonces tan solo en parte, no pudiendo predecirse en forma segura, hasta que tuvo lugar la revolución de las trece colonias.

En las Antillas, Inglaterra devolvió a Francia las importantes islas de Guadalupe y Martinica. Las cuatro islas neutrales, por decirlo así, de las pequeñas Antillas, se dividieron entre las dos Potencias en la forma siguiente: Santa Lucía fue a parar a Francia y San Vicente, Tobago y Dominica pasaron a manos de Inglaterra, que también se quedó con Granada. Menorca fue devuelta a Inglaterra, y como la restitución de esta isla a España había sido una de las condiciones estipuladas en la alianza con esta nación, Francia, en la imposibilidad de llenar sus compromisos, cedió a España la Luisiana, al Oeste del Misisipí.

En la India recobró Francia las posesiones que ocupaba antes de que Dupleix empezase a realizar sus planes de engrandecimiento; pero renunció al derecho de levantar fortificaciones y mantener tropas en Bengala, con lo que dejaba indefenso el establecimiento de Chandernagore. En una palabra; Francia adquirió de nuevo facilidades para su comercio, pero prácticamente abandonó del todo sus pretensiones de influencia política. Quedó tácimente convenido que la compañía inglesa retendría todas sus conquistas.

Se le reconoció a Francia en el tratado el derecho a las pesquerías de la costa de Terranova y demás sitios del golfo de San Lorenzo, que anteriormente había gozado; mas, se le negó igual ventaja a España, que la reclamaba para sus pescadores, habiendo sido esta concesión, entre otras cosas, uno de los asuntos que más provocaron los ataques violentos que dirigió después al gobierno la oposición inglesa.

La nación, en general, y Pitt, su favorito, se opusieron tenazmente a los términos del tratado. «Francia —decía Pitt— es formidable para nosotros, principalmente como potencia marítima y comercial. Lo que ganemos en este particular vale más por los perjuicios que envuelve para Francia. ¡Y ustedes dejan a Francia la posibilidad de reconstruir su marina!» Y, en realidad, bajo el punto de vista del Poder Naval y de los recelos nacionales que sancionaron el espíritu de aquel siglo, estas palabras, aunque no muy levantadas, estaban perfectamente justificadas. La restitución hecha a Francia de sus colonias de las Antillas y estaciones de la India, en unión del valioso derecho de pesca que se le concedía en sus antiguas posesiones de América, equivalía a ponerle delante la posibilidad y aliciente necesario para la reconstitución de su marina, su comercio y su navegación mercante; con lo cual se tendía a desviarla de la senda continental, a que su ambición la había siempre inclinado, con resultados tan fatales para sus intereses, como favorables para el crecimiento extraordinario alcanzado por el Poder Naval de Inglaterra en el océano. La oposición, y a decir verdad, algunos miembros del mismo gobierno, pensaban que la restitución de una plaza tan bien situada e importante como la Habana, llave de aquel mar, estaba muy pobremente compensada con la cesión de la Florida, que entonces era una región árida y estéril. Se indicó a Puerto Rico, pero se aceptó la Florida, habiendo habido otros pequeños puntos de diferencia en cuyo detalle no es preciso entrar aquí.

Dueña absoluta de los mares, ocupando tantas posiciones importantes, poseyendo una marina militar de superioridad numérica abrumadora, próspera en el interior y exterior, apenas si podrá negarse por nadie que Inglaterra podría haber pedido fácilmente condiciones de paz mucho más rigurosas; lo que, por otra parte, habría sido prudente. El gobierno defendió su espíritu de concesión y afán de hacer el tratado, basándose en el enorme aumento sufrido por la deuda, que alcanzaba la cifra de 122.000.000 £ ; cantidad bajo todos los puntos de vista mucho mayor entonces que ahora; pero así como el éxito de la guerra justificaba plenamente la existencia de esa obli-

gación futura, del mismo modo la carga que representaba exigía también imperativamente que se sacaran las mayores ventajas posibles, lo que pudo hacerse, dada la situación militar existente; y esto fue, precisamente, lo que dejó de hacer el gobierno.

Con respecto a la deuda, hace notar con justicia un escritor francés que, «en esta guerra y durante algunos años después, los planes de Inglaterra fueron nada menos que la conquista de América y el fomento de su compañía de las Indias Orientales. A estos dos países debió que sus manufacturas y comercio adquirieran salidas más que suficientes, para pagar con creces los sacrificios hechos por ella. Viendo la decadencia marítima de Europa, con su comercio aniquilado y sus manufacturas tan atrasadas, ¿cómo era posible que la nación inglesa temiese a un futuro que le ofrecía tan vasta perspectiva?» Desgraciadamente, la nación necesitaba alguien que expusiera ante el gobierno sus pretensiones y el intermediario elegido para esto, el único hombre quizás capaz de ponerse al nivel de esta gran oportunidad, estaba en desgracia con la Corte.

Con todo, las ganancias de Inglaterra fueron muy grandes, no solo en aumento territorial y preponderancia marítima, sino también en el prestigio y posición alcanzada a los ojos de las naciones, las cuales se mostraban rendidas por completo a sus grandes recursos y poderosas fuerzas. Contrastaban notablemente con estos resultados obtenidos por mar, las consecuencias logradas en la guerra continental. Francia se había retirado ya con Inglaterra de toda participación en la lucha, firmándose la paz entre los otros contendientes, cinco días después del tratado de París. Los términos de la paz se redujeron sencillamente al *statu quo ante bellum.*

Según los cálculos del Rey de Prusia, ascendía a 180.000 el número de los soldados de su Reino, muertos o inutilizados a consecuencia de esta guerra, en una nación que por entonces solo contaba con cinco millones de habitantes. Las pérdidas de Rusia, Francia y Austria reunidas sumaron la cifra de 46.000 hombres y el resultado de todo fue dejar las cosas simplemente como estaban antes de la contienda (1). Atribuir esto únicamente a diferencia de suerte entre las guerras de mar y de tierra, es desde luego un absurdo. El genio de Federico, apoyado por el dinero de Inglaterra, había hecho que fuera igual el partido jugado entre él y los esfuerzos mal dirigidos —y no siempre verdaderos— de una coalición que disponía de una superioridad numérica realmente abrumadora. Puede, pues, afirmarse desde

(1) Véase el **Annual Register**, 1762, pág. 63.

luego, que las naciones que posean un buen litoral, o aunque solo cuenten con una o dos salidas fáciles al océano, obtendrán ventajas si buscan su prosperidad y extensión por el camino del mar y del comercio, mejor que efectuando tentativas encaminadas a producir cambios y modificaciones en el régimen político existente, de comarcas donde una soberanía más o menos prolongada haya conferido ya derechos reconocidos a la nación que la ejerza, creando una dependencia nacional o lazos de subordinación. Desde el tratado de París, en 1763, se han ocupado rápidamente las regiones vírgenes del mundo; testigo de ello, nuestro propio continente, la Australia y aun el Sur de América.

Hoy día existe una posesión nominal política, mejor o peor definida, hasta en las regiones lejanas, por más que dentro de esta afirmación haya algunas raras excepciones; pero de todos modos, sucede que en muchos de estos puntos, la posesión política referida es poco más que nominal, mientras que en otros tiene un carácter tan débil, que no puede confiarse en ella sola para ayuda o protección. Ejemplo familiar y notorio de lo que decimos es el Imperio turco, el cual se mantiene en pie solamente por la presión de las fuerzas opuestas que obran sobre él y por los mutuos recelos de las potencias que no simpatizan con el mismo, constituyendo, por lo tanto, un ejemplo palpable de vida política débil, y aunque la cuestión es totalmente europea, todo el mundo conoce lo bastante de ella para comprender bien, que el interés y dominio de las potencias marítimas representa aquí el principal, por no decir el primero, de todos los elementos que fijan ahora la situación; y todos ven también que usadas con inteligencia las fuerzas navales, habrán de dirigir, sin duda alguna, los cambios que fatalmente habrán de producirse en el futuro. En lo que toca a la situación política de la América del Sur, tanto en las naciones centrales como en las tropicales del Sur, su condición es tan inestable que causa bastante inquietud el mantenimiento del orden interior en ellas, lo que estorba mucho al comercio y al desarrollo pacífico de sus recursos.

Usando de una expresión familiar, diremos que mientras ellos no dañaron a nadie más que a sí mismos, bueno estaba; pero desde hace largo tiempo, los ciudadanos de gobiernos más estables han estado buscando la manera de explotar sus recursos, habiendo tenido que soportar las pérdidas originadas por su perturbada condición. La América del Norte y la Australia ofrecen aún ancho campo a la emigración y al espíritu de empresa; pero estos países se están poblando rápidamente, y como entonces disminuirán allí las oportunidades ofre-

cidas, surgirá en seguida la demanda, exigiendo que haya en estas naciones desordenadas un gobierno más permanente que garantice la vida y dé razonable estabilidad a las instituciones, permitiendo a los comerciantes y demás personas vivir y contar con el futuro.

No hay, ciertamente, en la actualidad, esperanza de que tal orden de cosas pueda obtenerse con los medios existentes en dichos países; y si sucede lo mismo cuando se origine la demanda, no habrá ninguna teoría política análoga a la doctrina de Monroe, que detenga a las naciones interesadas para tratar de impedir el mal de cualquier manera posible, lo cual, llámese como se quiera, será siempre una intervención política. Tales intervenciones producen, de necesidad, choques que unas veces se zanjan con arbitrajes y otras producen la guerra; pero aún dentro de una solución pacífica, sucederá siempre que la nación que cuente con más fuerzas organizadas, será la que poseerá argumentos más poderosos. Apenas si precisa decir que si se lleva a cabo con éxito la apertura del istmo central americano, podría precipitarse el momento del conflicto, que de todos modos es seguro vendrá más tarde o más temprano.

La profunda modificación que sufrirán entonces las rutas comerciales, la importancia política que para los Estados Unidos representa un canal semejante de comunicación entre las costas del Atlántico y Pacífico, no son, sin embargo, el todo, ni aun siquiera la parte principal de la cuestión. En lo que puede juzgarse hoy de los acontecimientos, es indudable que habrá de llegar el tiempo en que les será preciso a los Estados de América y de Europa asegurar la estabilidad de los gobiernos existentes en las naciones tropicales americanas. La situación geográfica de estos estados, sus condiciones climatológicas, etc., demuestran bien a las claras y desde el primer momento, que el Poder Naval se manifestará allí —aún con más motivo que en el caso de Turquía— para determinar la potencia extranjera que habrá de predominar, sino por posesión efectiva del territorio, al menos por su influencia sobre los gobiernos del país de que se trate. La situación geográfica de los Estados Unidos y su poder intrínseco, le conceden innegable ventaja; pero esta ventaja no prevalecerá si existe una gran inferioridad en el número de fuerza bruta organizada, que será siempre en último término, el argumento supremo de Repúblicas y Reyes.

He aquí el interés grande y siempre vivo que para nosotros tiene el estudio de la guerra de los Siete Años. En ella hemos visto y seguido a Inglaterra, que con un pequeño ejército, comparado con el de las demás naciones, como aun le sucede hoy día, defendió con éxito sus propias costas, llevando después sus armas a todas partes e

imponiendo su influencia y dominio sobre remotas regiones, a las que no solamente subyugó y redujo a la obediencia, sino que las hizo también tributarias de su riqueza, poderío y reputación. En la forma como consiguió ella aflojar los lazos y neutralizar la influencia de que gozaba España y Francia en los mares ultramarinos, quizás esté la profecía de alguna otra gran nación, que en días venideros pueda hacer inclinar la balanza del poder, en alguna guerra naval del futuro, cuyo objeto si no se reconoce de momento por los contemporáneos, después se verá fue consecuencia del desarrollo y desenvolvimiento político-económico de regiones perdidas hasta entonces para la civilización. Pero esta nación no será los Estados Unidos, si llegado el momento se la encuentra como ahora indiferente al imperio de los mares.

La dirección que el instinto nacional y el enérgico carácter de Pitt dieron entonces a los esfuerzos de Inglaterra, continuó después de la guerra, habiendo ejercido influencia profunda en su política subsiguiente. Dueña ya de Norte América, dominando en la India por medio de la compañía cuyas conquistas territoriales fueron ratificadas por los Príncipes indígenas, contaba, pues, con más de 20 millones de súbditos establecidos en dichos territorios; representando por sí, estos una población mayor de la Gran Bretaña, la cual recibía ingresos respetables que venían a sumarse con los demás, obtenidos de su propio territorio. Inglaterra tenía otras ricas posesiones esparcidas por todos los ámbitos de la tierra, y ante sus ojos estaban siempre presentes, como saludable lección, los terribles daños que la debilidad de España le permitió causar a su amplio y desunido Imperio. Las palabras del historiador naval inglés de esta guerra, hablando de España, son perfectamente aplicables, con ligeras modificaciones, a la Inglaterra de nuestros días. Dice así:

> «España es, precisamente, la potencia contra la cual puede siempre Inglaterra luchar con mayores probabilidades de éxito, ventaja y honor. Esta extensa monarquía está aniquilada en su corazón; sus recursos están a gran distancia y cualquier potencia que domine el mar, podrá ser dueña de la riqueza y comercio de España. Los dominios de donde saca sus recursos, están a inmensa distancia de la Metrópoli y muy separados entre sí, lo cual hace sea para ella más preciso que para ningún otro Estado, contemporizar, hasta tanto que pueda infiltrar vida y actividad a todas las partes constituyentes de su enorme y desunido Imperio» (1).

(1) CAMPBELL: *Lives of the Admirals.*

Sería inexacto decir hoy que Inglaterra estaba aniquilada en el corazón; pero su dependencia del mundo exterior es tal, que da cierto aspecto sugestivo a la frase.

Esta analogía entre las dos situaciones, no ha sido nunca desatendida, por Inglaterra. Desde la época que tratamos, hasta nuestros días, las posesiones adquiridas con su Poder Naval y el cuidado de sus fuerzas navales han sido los elementos directores de su política. La navegación a la India, que en los días de Clive era un viaje largo y peligroso, en el cual no se tenía ninguna posesión propia en que poder hacer escala, se reforzó tan pronto como hubo oportunidad para ello, con la adquisición de Santa Elena, del Cabo de Buena Esperanza y de las Islas Mauricio. Cuando el vapor hizo del Mar Rojo y del Mediterráneo una ruta practicable, adquirió a Adén y más tarde se estableció en Socotora. Malta había caído ya en sus manos en las guerras de la revolución francesa y el papel preponderante jugado por la Gran Bretaña como piedra angular de las coaliciones dirigidas contra Napoleón, le permitió reclamar esta isla para sí, cuando se hizo la paz de 1815. Situada como está, a menos de mil millas de Gibraltar, el espacio que separa ambas plazas resulta dominado por la influencia militar de una u otra. En los presentes días hemos visto que, en la travesía de Malta a Suez, no contaba al principio Inglaterra, con estación alguna propia; pero después, la ha adquirido con la cesión de Chipre y Egipto, el cual, a pesar de los recelos de Francia, ha pasado a estar bajo la dominación inglesa.

La importancia de esta posición para la dominación de la India, la comprendieron bien Napoleón y Nelson, e hizo que el último de ellos mandase en seguida por tierra, a Bombay, a un Oficial encargado de llevar las noticias del combate de Aboukir y la ruina completa de las esperanzas de Bonaparte. Hoy mismo, los celos conque Inglaterra mira el avance actual de Rusia en el Asia central, no es más que el resultado de aquellos días, en que su Poder Naval y sus recursos triunfaron de la debilidad de D'Aché y del genio de Suffren, arrancando la península del Indostán de manos de la ambición francesa.

> «Por la primera vez desde la edad media —dice Mr. Martin, hablando de la guerra de los Siete Años— se dió el caso de que Inglaterra venciera a Francia sola y sin aliados, mientras que Francia contaba, en cambio, con poderosos auxiliares. Inglaterra venció tan sólo por la superioridad de su gobierno».

¡Sí! pero por la superioridad de su gobierno que utilizaba la formidable arma del Poder Naval. Este la enriquecía y protegía a la vez

su comercio, de donde venían las riquezas. Con su dinero mantuvo y auxilió a los escasos aliados que tuvo en la desesperada contienda acabada de mencionar, principalmente a Prusia y Hannover.

Su poder estaba en cualquier parte a que sus barcos pudieran llegar; no habiendo nadie que se atreviera a disputarle el imperio del mar. Iba a donde quería y con ella marchaban sus cañones y tropas, con cuya movilidad multiplicaba sus fuerzas respecto a las de sus divididos enemigos. Dueña y señora de los mares, interceptaba por doquiera sus caminos a placer, imponiendo la ley en el mar. Las flotas enemigas no podían unirse, ni ninguna gran flota podía salir fuera; y si lo hacía, era únicamente para tener un encuentro inmediato en el que oficiales y dotaciones inexpertas tenían que habérselas con otros que eran veteranos del mar en los temporales y la guerra. Excepción hecha del caso de Menorca, vigilaba con el mayor cuidado la conservación de sus bases marítimas de operaciones, conquistando siempre con afán las del enemigo. Gibraltar significaba para las escuadras de Tolón y Brest, lo que representa el león en el camino preciso que hay que atravesar. ¿Qué esperanza de socorros cabía a los franceses del Canadá, teniendo la flota inglesa a Louisburg por sotavento?

La única nación que ganó en esta guerra fue la que, durante la paz, utilizó al mar para enriquecerse; la misma que, en la guerra, pudo dominar por el desarrollo de su marina, por el número de sus súbditos que vivían del mar o sobre el mar, y por sus numerosas bases de operaciones esparcidas en todo el globo. Sin embargo, debemos hacer notar que estas bases de operaciones habrían perdido en sí mismas su valor, si sus comunicaciones no hubieran permanecido aseguradas. Por esto fue por lo que los franceses perdieron a Louisburg, Martinica y Pondichery; y así fue, también, cómo perdió la misma Inglaterra a Menorca. El servicio entre las bases de operaciones y las fuerzas móviles, o sea entre los puertos y las flotas, es mutuo (1).

---

(1) Estas observaciones, siempre verdaderas, lo son hoy doblemente desde la introducción del vapor. La renovación del carbón es una necesidad más frecuente, más urgente y más perentoria que ninguna otra de las conocidas a los barcos de vela, siendo esfuerzo vano la pretensión de efectuar operaciones navales vigorosas, cuando se tengan lejos las estaciones de carbón. Sería igualmente vano adquirir estaciones de carbón lejanas, sin contar con una poderosa Marina, porque semejantes estaciones caerán bien pronto en manos del enemigo. Pero la más vana de todas las ilusiones consiste en creer ha de ser posible reducir a un enemigo solo con la guerra de corso, sin poseer estaciones de carbón fuera de los límites nacionales.

Considerada la marina bajo este punto de vista, es esencialmente un cuerpo ligero que mantiene abiertas las comunicaciones entre sus propios puertos y obstruye las del enemigo; de modo que barre el mar, en beneficio y servicio de la tierra, y domina el desierto, para que el hombre viva y prospere en todo el globo habitable.

CAPITULO IX

SERIE DE ACONTECIMIENTOS OCURRIDOS DESDE LA PAZ DE PARIS HASTA EL AÑO 1778. — GUERRA MARITIMA ORIGINADA A CONSECUENCIA DE LA REVOLUCION AMERICANA. COMBATE NAVAL FRENTE A QUESSANT.

Si Inglaterra pudo con razón quejarse de no haber sacado del Tratado de París todas las ventajas a que le daban título sus hazañas militares y su situación, Francia, a su vez, tenía muchos motivos de descontento por el estado en que la guerra la dejaba. Las ganancias de la primera se medían casi por las pérdidas de la segunda, pues hasta la cesión que España hizo al vencedor, de la Florida, fue comprada por Francia a costa de la Luisiana. Como era natural, los pensamientos de sus hombres de estado y de su pueblo, tuvieron que inclinarse ante la presente necesidad de soportar la carga del vencido, pero se volvieron hacia el futuro, esperando obtener de él las posibilidades de venganza y compensación. El Duque de Choiseul, hombre de talento, aunque imperioso, continuó durante varios años, a la cabeza de los negocios, y trabajó con persistencia para restituir a Francia su poder, debilitado por los efectos del Tratado. La alianza austríaca no fue buscada por él, en forma alguna; estaba ya concertada y las cláusulas habían recibido un principio de ejecución, cuando vino al poder en 1758; pero en seguida comprendió que el principal enemigo estaba en Inglaterra y contra ella trató de dirigir todas las fuerzas de la nación, en tanto cuanto pudo hacerlo. La derrota de Conflans destruyó sus proyectos de invasión, por lo que dedicó entonces todo su empeño a buscar la unión de España y ganar su alianza, de acuerdo, por completo, con el principal propósito perseguido en sus designios.

Con los recursos unidos de ambos reinos, dotados de litorales tan magníficos como los que poseían, con una buena administración y tiempo suficiente de preparación, se habría podido poner a flote

una marina capaz de medirse muy bien con la de Inglaterra. También era indudable que las naciones marítimas más débiles, al ver a esta coalición constituída satisfactoriamente y funcionando eficientemente, harían, en tal caso, de tripas corazón, como vulgarmente se dice, para declararse contra una potencia cuya grandeza excitaba su envidia y temor, y que obraba siempre sin respeto hacia los derechos y conveniencias de los demás, cosa muy común en todo aquel que posee gran poderío y no tiene rivales que temer. Desgraciadamente, la alianza vino tarde, tanto para España como para Francia.

A la aniquilación virtual de la flota francesa en 1759, siguió una explosión nacional de entusiasmo por la marina, que fue fomentada y guiada con habilidad por Choiseul. «El sentimiento popular levantó el grito de un extremo al otro de Francia, diciendo: "La marina debe ser restaurada". Y tuvieron lugar regalos de ciudades, corporaciones e individuos particulares, cuyo objeto común fue allegar fondos; una actividad prodigiosa surgió en puertos poco antes silenciosos; y por todas partes se construían y reparaban barcos». El ministro reconoció también la necesidad de restablecer la disciplina y buen espíritu del personal, al igual de lo que se hacía con el material de la marina; pero ya era demasiado tarde porque encontrándose metidos en una guerra tan grande y desdichada, no era tiempo de empezar con preparativos que debían haberse hecho antes. *Más vale tarde que nunca,* dice el refrán; pero semejante proverbio no es tan seguro como aquel otro que dice: *En tiempo de paz prepárate para la guerra.*

La condición de España era mejor. Cuando estalló la guerra, el historiador naval inglés calcula que contaría con un centenar de buques de diferentes tamaños, entre los cuales habría, probablemente, unos sesenta navíos de línea. Sin embargo, aunque la posición de Inglaterra puede parecer crítica, por haberse puesto España en contra suya, con la superioridad que tenía sobre sus enemigos en número, habilidad, experiencia y prestigio, resultaba verdaderamente irresistible.

Con los setenta mil veteranos de mar que poseía, tenía que conservar tan solo el puesto anteriormente conquistado. Los resultados sabemos ya cuáles fueron.

Después de haberse hecho la paz, Choiseul permaneció, juiciosamente, fiel a sus ideas primitivas. Continuó la reconstrucción de la marina, obra que fue acompañada y favorecida por un espíritu de ambición profesional y deseo de emulación desarrollado entre los oficiales de marina, según queda mencionado ya anteriormente. Este sentimiento a que nos referimos fue de tal naturaleza que en la con-

dición peculiar en que vive la marina actual de los Estados Unidos, puede muy bien recomendarse como modelo. Las construcciones de los buques de guerra continuaron con gran actividad y en gran escala. Al final de la guerra y gracias al movimiento iniciado en 1761, había cuarenta navíos de línea en buen estado para prestar servicio. En 1770, cuando cayó del poder Choiseul, la marina real contaba con sesenta y cuatro navíos de línea y cincuenta fragatas a flote. Los arsenales y almacenes estaban repletos de pertrechos, contándose, además, con una buena existencia de madera de construcción.

Al mismo tiempo, el ministro procuró aumentar la eficiencia de la oficialidad, reprimiendo, al efecto el orgulloso espíritu existente entre los oficiales de noble cuna, los cuales, por el mero hecho de su nacimiento, se creían superiores tanto a sus jefes como a muchos otros de sus compañeros que, si bien carecían de nobleza, poseían, en cambio, condiciones que les hacían estimados y solicitados a bordo de las escuadras. Este sentimiento de clase producía una idea curiosa de igualdad entre oficiales de muy diferentes grados, lo cual perjudicaba altamente al espíritu de subordinación y disciplina. Entre todos los miembros pertenecientes a la privilegiada clase social expresada, se reconocía con mucha más facilidad su igualdad que no la desigualdad producida por la diferencia de grado o antigüedad. La chistosa escena descrita por Marryat, que representa a un Guardia Marina diciendo a su Comandante que determinada declaración había sido hecha en confianza, parece haber sucedido alguna vez en los alcázares de los buques franceses de aquella época. «¡Confianza! —exclamó el Comandante— ¡quién ha visto nunca que haya confianza entre un Capitán de Navío y un Guardia Marina!». «No señor, —replicó el mozalbete— no es entre un Capitán de Navío y un Guardia Marina, sino entre dos caballeros». Las disputas, argumentos y cuestiones entre dos caballeros, olvidados de sus respectivas categorías aparecían precisamente en los momentos críticos, y el espíritu de igualdad que con nociones extravagantes de democracia se esparció por todas las escuadras de la república, fue curiosamente explotado por algunos oficiales, que justamente se contaban entre los miembros de la aristocracia más elevada. «Yo vi por su cara, —dice uno de los héroes de Marryat— que el segundo no estaba de acuerdo con el Comandante; pero era aquel demasiado buen oficial para decírselo a éste en momento semejante». Esta frase expresa una de las cualidades o méritos que con más firmeza están arraigados profundamente en el sistema inglés, cuya necesidad es bien sentida por los escritores franceses de la época, que se expresan así:

«Bajo Luis XVI, la intimidad y confraternidad existente entre el jefe y el subordinado, condujo a que el último se permitiera discutir las órdenes que le daban... La relajación de la disciplina y el espíritu de independencia se debieron también a otra causa diferente de la mencionada, pudiéndose atribuir, en parte, al arreglo dispuesto para los ranchos de oficiales. El almirante, comandante, oficiales y guardia marinas comían todos juntos y todo era común. Se tuteaban entre sí, unos a otros, como camaradas. En el manejo del buque el inferior daba su opinión, discutía, y entonces el jefe, irritado, prefería con frecuencia ceder más bien que formarse enemigos. Hechos de esta naturaleza los aseguran testigos cuya veracidad y fidelidad está fuera de toda duda» (1).

Insubordinación de esta especie, ante la cual cedían los hombres débiles, chocó en vano, sin conmover el carácter resuelto y enérgico de Suffren; pero al punto se levantó el descontento entre los oficiales, alcanzando casi la altura de motín, dando margen a que Suffren dijese en sus comunicaciones al Ministro de Marina, después de su cuarto combate, lo siguiente: «Mi corazón está herido por el desengaño más completo. Es horrible pensar que podría haber destruído a la flota inglesa en cuatro ocasiones distintas y que todavía existe». Las reformas de Choiseul se estrellaron contra esta roca que tan solo pudo remover, al fin, el levantamiento general de toda la nación; pero, no obstante, el personal de los barcos y sus dotaciones mejoraron notablemente. En 1767 reorganizó la artillería de marina, formando un cuerpo de diez mil artilleros, que sistemáticamente estuvieron haciendo ejercicio una vez por semana, durante diez años, hasta que sobrevino de nuevo la guerra siguiente contra la Gran Bretaña.

Sin perder de vista Choiseul parte alguna de sus planes, al par que fomentaba los progresos del Poder Naval y militar de Francia, concedía atención especial a la alianza con España, alentando juiciosamente y favoreciendo todo lo posible los esfuerzos que hacía este país en la senda de progreso abierta bajo el reinado de Carlos III, que fue el mejor de los reyes de la Casa de Borbón. Mantuvo la alianza con Austria, que existía aún; pero las esperanzas de Choiseul se cifraban principalmente en España. La sabiduría y clarividencia conque se fijó desde luego en Inglaterra, considerando que en ella estaba el centro de la enemistad para con Francia, fue cosa que más

(1) TROUDE: **Batailles Navales.**

tarde se vio justificada y claramente probada con lo ocurrido durante toda la guerra de los Siete Años. En España estaba, sin duda alguna, el aliado más seguro, y con buena administración podría ser este país el amigo más poderoso. La gran proximidad entre ambas comarcas y la situación relativa de sus puertos, hacía particularmente fuerte la situación naval; y esta alianza, aconsejada por la sana política, por los lazos de familia y por el justo temor al Poder Naval de Inglaterra, quedó, al fin, asegurada para Francia por las recientes injurias, aún vivas, que España había recibido de Inglaterra, las cuales estaban muy propensas a enconarse, pues, Gibraltar, Menorca y Florida, continuaban en manos de los ingleses y con esto ningún español podía conformarse hasta tanto que no se consiguiera borrar la afrenta.

Se comprende fácilmente lo exacto de las afirmaciones de los historiadores franceses, cuando dicen que Inglaterra veía con singular inquietud el aumento de la marina francesa, y que de buena gana habría atajado sus progresos; pero es dudoso que dicha nación hubiera provocado una guerra solo con este propósito. En los años que siguieron a la Paz de París, hubo una porción de Ministerios de poca vida que se dedicaron, principalmente, a cuestiones de política interior o al arreglo poco importante de los partidos, siendo causa de que su política exterior presentase marcado contraste con la dirección vigorosa, aunque despótica, seguida invariablemente por Pitt. Estas conmociones internas suelen suceder a las grandes guerras, y tanto ellas como la agitación que empezó en las colonias de Norte América en 1765, con la conocida ley del *Stamp Act* (1) fueron —sobre todo la última— las causas que, entre otras, detuvieron el brazo de Inglaterra. Dos veces al menos, en los años que Choiseul ocupó el ministerio, hubo oportunidad suficiente para que un gobierno poco escrupuloso, preparado y resuelto, hubiese encontrado fácilmente causa justificativa para una guerra; tanto más, cuanto que los pretextos ofrecidos envolvían en sí cuestiones referentes al Poder Naval, cosa que es para Inglaterra (más que para ningún otro Estado) objeto de interés especial y justo.

En 1764, cansados los genoveses de los esfuerzos infructuosos que habían hecho para dominar a Córcega, pidieron de nuevo a Francia que renovase la ocupación de los puertos que había guarnecido en 1756. Los corsos mandaron también un embajador a Francia para solicitar el reconocimiento de la independencia de la isla, en razón

(1) Stamp Act. — Ley de Timbre, por la cual se hizo extensiva a las trece colonias la ley que regía en Europa sobre esta clase de derechos. — (N. de los T.)

a haber pagado a Génova, anteriormente, un tributo que se dio como indemnización. Los genoveses, comprendiendo la imposibilidad en que estaban de reconquistar la isla, decidieron, al fin, cederla prácticamente y la transacción revistió la forma de un permiso especial que se otorgaba al rey de Francia, para ejercer sobre todas las plazas y puertos de Córcega todos los derechos de soberanía, como garantía de las deudas que la república tenía con él. Esta cesión, disfrazada bajo la forma de garantía, con objeto de disimular ante los ojos de Austria e Inglaterra el engrandecimiento de Francia, hace recordar la que tuvo lugar nueve años ha con la isla de Chipre, en favor de Inglaterra; cesión que, a pesar de lo condicional y sutilmente velada que fue, será, probablemente, tan decisiva y de tanto alcance como la de Córcega.

Inglaterra reclamó por esto, mostrándose irritada; pero aunque Burke dijo «ver a Córcega como provincia francesa es cosa terrible para mí», solamente hubo un miembro de la Cámara de los Comunes, el veterano almirante Sir Crales Saunders, que dijese «era preferible la guerra con Francia antes que consentirle tomara posesión de Córcega» (1). Teniendo presente los intereses bien reconocidos que Inglaterra poseía entonces en el Mediterráneo, es evidente que una isla como Córcega, tan bien situada para influir sobre las costas de Italia y oponerse a la estación naval de Menorca, no se habría permitido que pasara a manos de un dueño más fuerte si la nación se hubiese encontrado preparada y bien dispuesta para la guerra.

En 1770 se originó de nuevo otra disputa entre Inglaterra y España respecto a la posesión de las islas Malvinas.

No es indiferente que hagamos relación del fundamento que tenía cada reclamación hacia la posesión de estas islas, que en aquella época no eran más que un archipiélago estéril, sin ventajas militares ni naturales. Inglaterra y España tenían allí un establecimiento sobre el cual flotaba el pabellón nacional, estando la estación inglesa mandada por un Capitán de Navío. En el mes de junio de 1770, apareció, de repente, ante este establecimiento llamado Puerto Edmundo, una expedición española que había sido equipada en Buenos Aires y se componía de cinco fragatas y mil seiscientos soldados. Ante semejante fuerza, el puñado de ingleses que guarnecía la estación no podía hacer seria resistencia y tras unos cuantos tiros cambiados por honor de la bandera, capitularon.

La noticia de este suceso llegó a Inglaterra en el mes de octubre siguiente y la manera como se acogió en el país, demuestra bien

(1) MAHON: **History of England.**

a las claras cuánta mayor importancia tiene un insulto que un daño, y cuánto mayor es la amargura que por ello se siente. El cambio de dominio de Córcega apenas si había ocasionado movimiento alguno, fuera de las notas diplomáticas, mientras que el ataque a Puerto Edmundo levantó en masa al pueblo y al Parlamento. Se ordenó en seguida al ministro, en Madrid, que pidiese la restitución inmediata de las islas, además de la desaprobación de conducta de la autoridad que había ordenado el ataque. Sin esperar respuesta a esto, se dieron órdenes para que estuviesen dispuestos algunos buques para prestar servicio, barrieron varias levas de las calles, con objeto de buscar gente conque tripular los barcos, y en breve tiempo quedó lista en Spithead una poderosa flota, dispuesta a vengar el insulto. España se disponía a resistir contando con el Pacto de Familia y con la ayuda de Francia; pero el viejo rey Luis XV era contrario a la guerra y fue destituído Choiseul que contaba entre sus enemigos de la Corte a la última querida del rey, arrastrando en pos de sí, con su caída, todas las esperanzas de España, que no tuvo más remedio que someterse en seguida a las exigencias de Inglaterra, reservando, no obstante, la cuestión referente a los derechos de soberanía. Esta conclusión demuestra claramente que aunque Inglaterra seguía siempre poseyendo un Poder Naval efectivo capaz de imponer la ley a España, no deseaba sin embargo, la guerra, solo por mero gusto de humillar a las marinas rivales.

No es completamente ajeno a la cuestión del Poder Naval hacer notar un gran suceso que por estas fechas acaeció, aunque por su aspecto parezca completamente extraño a la mar y fuera de toda relación con ella. Lo citaremos, aunque sin ocuparnos de él con minuciosidad. Nos referimos al primer reparto de Polonia, efectuado entre Rusia, Prusia y Austria, el año 1772; hecho, que se ejecutó más fácilmente por la preocupación de Choiseul con su política naval y con la alianza española. La amistad y ayuda de Polonia a Turquía con objeto de servir de dique al poderío de la Casa de Austria, formaba parte de la tradición recibida de Enrique IV y Richelieu; de suerte que la destrucción de la primera nación citada, fue un golpe directo asestado al orgullo e intereses de Francia. Lo que hubiese hecho Choiseul si hubiera estado en el poder, no lo sabemos; pero de todos modos, si el resultado de la guerra de los Siete Años hubiese sido diferente, entonces Francia habría podido intervenir de alguna manera en el asunto.

El 10 de mayo de 1774 murió Luis XV, en ocasión en que las turbulencias existentes con las colonias norteamericanas alcanzaban

con rapidez su período álgido. Bajo su joven sucesor Luis XVI, se siguió la política de paz desarrollada en el continente, continuándose también las construcciones de barcos (con objeto de aumentar su número y eficiencia) y la amigable alianza pactada con España. En una palabra, se continuó con la política exterior de Choiseul, que no se encaminaba más que contra el Poder Naval de Inglaterra, como principal enemigo, y hacia el Poder Naval de Francia como base y auxilio principal de la nación. Las instrucciones que, según dice un escritor marítimo francés, dio el nuevo rey a sus ministros, demuestran claramente el espíritu en que se inspiró este reinado desde su principio hasta la Revolución, ya procediesen o no del rey las ideas referidas. Dice así el escritor aludido:

> «Vigilar todas las indicaciones que denoten la aproximación de un peligro; explorar por medio de los cruceros las cercanías de nuestras islas y la entrada del Golfo de Méjico; tener presente lo que ocurra en los bancos de Terranova y seguir las tendencias que manifieste el comercio inglés; observar en Inglaterra el estado en que se encuentran las tropas y armamentos, el crédito público y el gobierno; mezclarse hábilmente en los asuntos de las colonias británicas; dar a los colonos rebeldes los medios de obtener recursos de guerra mientras se mantiene la más estricta neutralidad; desarrollar activamente, pero sin ruido, la Marina; reparar nuestros buques de guerra, llenar nuestros almacenes y mantener a mano los medios de equipar con rapidez una flota en Tolón y otra en Brest, mientras España arma la suya en Ferrol; y, por fin, al primer temor serio de ruptura, reunir numerosas tropas sobre las costas de Bretaña y Normandía, manteniendo allí todo listo para verificar la invasión de Inglaterra de modo que se la obligue a concentrar sus fuerzas restringiendo así sus medios de resistencia en las extremidades del imperio» (1).

Ya se diesen todas las referidas instrucciones a la par, como emanadas de un plan armónico y bien meditado, o ya fuesen dadas de cuando en cuando según lo exigiese la ocasión, demuestran por sí solas que se había hecho de antemano un estudio exacto de la situación, respirándose en ella una convicción tal, que de haberse sentido más temprano, habría modificado grandemente las historias de ambos países. Pero la ejecución fue menos cabal que la concepción.

En lo que toca al desarrollo de la marina, hemos de decir, sin embargo, que el constante trabajo llevado a cabo durante quince años

(1) LAPEYROUSE-BONFILS: Vol. III, pág.5.

de paz, dio buenos resultados; porque cuando estalló la guerra en 1778, Francia contaba con ochenta navíos de línea en buen estado y sesenta y siete mil hombres de mar estaban enrolados en las listas de la inscripción marítima. España, cuando entró en la guerra el año de 1779 como aliada de Francia, tenía en sus puertos cerca de sesenta navíos de línea; y a esta combinación oponía Inglaterra un número total de doscientos veintiocho buques de todas clases, de los cuales unos ciento cincuenta eran navíos. La escasa desigualdad que parece resultar en el material, comparando estas cifras, era más desventajosa para Inglaterra de lo que indican los números, a causa del mayor tamaño y superioridad de artillería que poseían los buques españoles y franceses; pero, en cambio, existía a favor de los ingleses la circunstancia de constituir sus buques una sola escuadra, como pertenecientes todos a una misma nación; lo cual daba, al total, una unidad de miras que se traducía en un aumento de poder considerable. Los aliados estaban destinados a sentir la debilidad proverbial de las coaliciones navales, como también el degenerado sistema de gobierno de España y la falta de hábito —y quizá pueda decirse también sin injusticia, de aptitud— para la mar, de ambas naciones. La política naval conque empezó Luis XVI su reinado, fue mantenida hasta su caída. En 1791, dos años después de la asamblea de los estados generales, la marina francesa contaba con ochenta y seis navíos de línea que, en general, eran superiores, tanto en tonelaje como en tipo, a los buques ingleses similares.

Nos encontramos, por tanto, al llegar a este punto, en los comienzos de una verdadera guerra marítima como no se había visto desde los tiempos de Ruyter y Tourville, según habrán podido observar los lectores que hayan seguido el curso de esta narración.

La magnificencia y valor del Poder Naval quizás se hubiera puesto más en evidencia, en el caso de existir dominio incontrastable del mar y con ello la exaltación consiguiente de parte de alguno de los beligerantes; pero la lección así obtenida, aunque más brillante, habría carecido del vivo interés que constituye el espectáculo de una potencia marítima, que se encuentra y bate con un enemigo, digno de medir con ella sus fuerzas; viéndose, además, obligada a ejercer toda clase de esfuerzos en una lucha en que peligraban, no solo sus colonias más preciadas, sino también sus propias costas. Debido a la inmensa extensión del Imperio Británico, cuya influencia se manifestaba a la vez en las cinco partes del mundo; el que estudie estos hechos verá ahora llevada su atención tan pronto a la India como a las Antillas, a las costas de los Estados Unidos o a las de Inglaterra,

abarcando en su conjunto desde Nueva York y la Bahía de Chesapeake hasta Gibraltar y Menorca, por un lado; y desde las islas de Cabo Verde hasta el Cabo de Buena Esperanza y Ceilán, por el otro. Esta vez son flotas iguales las que se encuentran frente a frente, y las persecuciones generales y *mêlées* que habían caracterizado los combates de Hawke, Boscawen y Anson —aunque se vieron también algunas veces— fueron sustituídas generalmente por una serie de maniobras complicadas y diversas, con las que, muchas veces, no se obtenían los resultados decisivos que se desean lograr con los combates navales; constituyendo estas maniobras, de por sí, el rasgo característico de la guerra que nos ocupa. La superioridad de los franceses en la ciencia táctica consiguió imprimir a esta lucha el sello especial de su política naval que consistía, según sabemos, en subordinar el dominio del mar (que se adquiere por medio de la destrucción de las flotas enemigas y de sus fuerzas navales organizadas), al éxito de determinadas operaciones, a la retención de puntos particulares o a la ejecución de planes estratégicos especiales, de finalidad ulterior. El autor estima que semejante clase de política, si bien puede aplicarse en determinados casos como excepción, por regla general no resulta; y aunque no precisa tratar de convencer a los lectores de esta opinión, sería sin embargo, muy de desear, que todas las personas que tienen a su cargo la responsabilidad o dirección de los asuntos navales, reconocieran que existen dos líneas de conducta en completa contradicción una de otra.

La primera tiene una analogía perfecta con la guerra de puestos; mientras que en la segunda por el contrario, el objetivo está en aquella fuerza cuya destrucción deja sin apoyo a los diversos puestos y asegura, por tanto, su rendición en debido tiempo. Una vez reconocida la existencia de estas dos políticas opuestas, deberán considerarse los resultados de ambas, puestos bien de manifiesto por las enseñanzas que nos suministra la historia de Francia e Inglaterra.

Sin embargo, no fueron estas ideas circunspectas, las que quiso imprimir, en un principio, el nuevo rey sobre sus almirantes; pues, en las instrucciones dirigidas al Conde D'Orvilliers, Comandante en jefe de la primera escuadra que salió de Brest, decía el ministro, hablando en nombre del rey:

> «Vuestro deber, ahora, consiste en restablecer el lustre con que brilló en un tiempo la bandera francesa. Precisa borrar para siempre de nuestra vista las pasadas faltas y desventuras; y esto solo puede conseguirlo la Marina en combates decisivos y brillantes. Su Majestad tiene derecho a pedir los mayores es-

fuerzos de sus Oficiales... Bajo cualquier circunstancia en que pueda encontrarse colocada la flota del Rey, las órdenes de S. M., que expresamente me encarga comunique, tanto a usted como a todos los Oficiales que ejercen mando, son: que en todas las ocasiones ataquen sus barcos con el mayor vigor y que se defiendan hasta el último extremo».

Las instrucciones continuaban expresándose en este mismo sentido. Un Oficial francés no citado hasta ahora, cuando hemos tratado de este nuevo aspecto de la política naval francesa, se expresa sobre el particular en la forma siguiente:

«Muy diferente era este lenguaje del que estaban habituados a oír nuestros Almirantes en la última guerra; porque sería un error suponerles llevados a seguir, por gusto o temperamento, el tímido sistema defensivo que predominó en la táctica de la Marina de aquellos días. El gobierno, encontrando siempre excesivos los gastos que hacía en su Marina, prescribió con demasiada frecuencia a sus Almirantes que se mantuvieran en la mar todo el tiempo posible, pero sin empeñar combates reñidos ni aventurarse siquiera en escaramuzas que generalmente resultaban muy costosas, pues de ellas podría seguirse la pérdida de algunos barcos, difíciles de reemplazar. A menudo se les ordenaba que si el azar les obligaba a aceptar un combate, evitasen cuidadosamente comprometer la suerte de la escuadra en choques demasiados decisivos. A consecuencia de esto, sucedía que se creían obligados a retirarse en cuanto había una acción que tomaba un giro algo serio, y de esta suerte fue como adquirieron la desdichada costumbre de ceder voluntariamente el campo de batalla, en cuanto había un enemigo intrépido que se lo disputaba, aun cuando fuera inferior en fuerzas a las suyas. En resumen: se mandaba una flota a encontrar al enemigo tan solo para que se retirase vergonzosamente de su presencia; se recibía la acción en lugar de ofrecerla; se empezaban combates para terminarlos de tal manera que parecían derrotas; y finalmente, se acabó destruyendo la fuerza moral para conservar la material. Tal fue el espíritu que guió al gobierno francés de aquella época, como dice muy juiciosamente M. Charles Dupin, y los resultados nos son ya bien conocidos» (1).

---

(1) TROUDE: Vol. II, págs. 3-5. — Para consultar más citas de autores franceses sobre este mismo asunto, véanse las siguientes obras: **La Marine de Guerre: Richelieu et Colbert**; por GOUGEARD. **Histoire de la Marine**; por LAPEYROUSE-BONFILS. **Guerres Maritimes**; por JULIEN DE LA GRAVIERE.

A las dignas palabras de Luis XVI siguieron casi inmediatamente otras de diferente tenor y significación, que fueron dirigidas al Almirante D'Orvilliers antes de su salida de puerto. El Almirante recibió aviso de que habiendo sabido el Rey el número de buques a que ascendía la escuadra inglesa, confiaba en su prudencia cuando tuviera que resolver la conducta que convenía seguir; recordándole únicamente que tenía a sus órdenes todas las fuerzas navales de que Francia podía disponer. En realidad, las dos flotas eran aproximadamente iguales. Para determinar cuál de las dos era más fuerte, sería preciso conocer detalladamente el armamento de cada barco. D'Orvilliers, se encontró pues, tan responsable como antes y con dos series de órdenes distintas, por lo cual tenía la certeza de ir al banquillo si era desgraciado; mientras que el gobierno, por el contrario, estaba seguro de tener portillo para salir del atolladero en igual caso.

La consideración de la fuerza relativa de ambas Marinas en su parte moral y material, nos ha conducido de precisión más allá de la fecha en que tuvo lugar el comienzo de la Guerra de la Independencia Americana.

Antes de empezar a ocuparnos de esta lucha, será conveniente acabar de dar a nuestros lectores una idea aproximada de la fuerza total que poseía entonces Inglaterra, y a falta de datos más precisos, basaremos nuestra información en la relación que el primer Lord del Almirantazgo dió ante la Cámara de los Comunes el año 1777, meses antes de empezar la guerra con Francia. Respondiendo dicho Lord a los cargos que la oposición hacía por lo reducido de la flota del Canal, decía:

> «Tenemos actualmente cuarenta y dos buques de línea armados en comisión, para la Gran Bretaña (sin contar en éstos los que están prestando servicio, en el extranjero), treinta y cinco de los cuales están completamente tripulados y listos para hacerse a la mar al primer aviso... Yo no creo que Francia ni España alienten disposición alguna hostil contra nosotros, pero después de lo que acabo de someter ahora a la consideración de ustedes, creo poder asegurar que nuestra marina representa mayor suma que la de la Casa de Borbón reunida» (1).

Sin embargo, precisa hacer constar que tan risueña perspectiva no se realizó después, porque cuando en marzo siguiente se nombró al Almirante Keppel para el mando de la escuadra, al mirar su flota

(1) MAHON: **History of England**; "Gentleman's Magazine", 1777, pág. 553.

con *ojo marinero* (2) (según dijo él mismo), la encontró deficiente, y al salir a la mar en junio, lo hizo llevando consigo tan solo veinte buques.

A nada conduce en una narración del carácter de la que nos ocupa, hacer mérito de las causas políticas que provocaron la separación de los Estados Unidos del Imperio británico. Se ha dicho ya, anteriormente, que a la citada separación siguió una serie de desaciertos grandes cometidos por el gobierno inglés, cosa natural, dadas las ideas que generalmente prevalecían en aquellos días, respecto a las relaciones entre las colonias y la madre Patria. Hizo falta un hombre de genio superior que hubiese reconocido no solamente la justicia esencial de las pretensiones americanas, (muchos la reconocieron) sino también la fuerza militar que les daba su situación, como hemos indicado antes. Consistían sus ventajas en la distancia que había entre las colonias y la madre Patria, en la cercanía de una colonia con otra —independiente esto del dominio del mar— en el carácter de los colonos, —especialmente de aquellos cuyo origen era inglés u holandés— y en la hostilidad probable que había de encontrarse en Francia y España contra Inglaterra. Desgraciadamente para ésta, los hombres más capaces de hacer frente a la situación estaban en minoría y fuera del poder.

Se ha dicho ya anteriormente, que si hubiesen sido islas las trece colonias, el Poder Naval de la Gran Bretaña, habría podido aislarlas tan por completo, que sin remedio habrían terminado rindiéndose sucesivamente una tras otra. Sin embargo, debemos añadir que la estrechez de la faja ocupada entonces por hombres civilizados, y la manera como estaba atravesada dicha faja por los brazos de mar y ríos navegables, redujeron prácticamente a las colonias al mismo caso que si hubieran sido realmente islas, en lo que respecta al auxilio mutuo que tuvieron que prestarse unas a otras, pues, había grandes regiones de la comarca insurrecta que no producían lo bastante para poder sostenerse por sí solas, y, sin embargo, eran suficientemente extensas para que su rendición hubiese representado un golpe fatal para la causa común.

El ejemplo más corriente de lo que decimos, fue la línea de comunicaciones del Hudson, porque desde el principio estuvo la bahía de Nueva York en poder de los ingleses, que tomaron también la ciudad, en septiembre de 1776, dos meses después de la declaración de la independencia. Las dificultades entonces existentes para remontar y

(2) Keppel's Defence.

bajar el Hudson con los barcos de vela, eran, sin duda, mucho mayores que las que hay hoy con los buques de vapor; pero con todo, no parece posible dudar que hombres inteligentes y activos, utilizando el gran Poder Naval de Inglaterra, hubieran dejado de conseguir la posesión del río mencionado y del lago Champlain, estacionando buques de guerra a intervalos, auxiliados por galeras, a fin de apoyar los movimientos que verificase un ejército suficientemente fuerte para poder operar entre los orígenes del río y el lago citado, con lo cual se impedía a la vez toda comunicación fluvial entre Nueva Inglaterra y los Estados occidentales del río.

Semejante operación se habría parecido mucho a la que efectuaron después en la guerra civil las flotas y ejércitos de los Estados Unidos, por cuyo medio consiguieron dividir gradualmente en dos a la Confederación del Sur, dominando para ello el curso del Misisipí; y los resultados políticos alcanzados habrían sido más importantes aún que los militares, porque en los principios de la guerra, el espíritu de independencia distaba mucho de ser general y estaba más acentuado en la región que precisamente habría quedado aislada (Nueva Inglaterra) que no en Nueva York y Nueva Jersey y quizás más que en ninguna otra, excepto la Carolina del Sur (1).

En 1777 intentaron los ingleses llevar a cabo el plan que acabamos de mencionar, para lo cual mandaron al General Burgoyne que desde el Canadá forzara el paso del lago Champlain hacia el Hudson. Al mismo tiempo, Sir Henry Clinton salía de Nueva York con tres mil hombres para West Point, en cuyo punto mandó embarcar parte de su fuerza que remontó el río hasta encontrarse a cuarenta millas de distancia de Albany. Al llegar aquí, supo el jefe de esta fuerza la rendición de Burgoyne en Saratoga, y se volvió; pero lo que hizo a la cabeza de un destacamento cuyo cuerpo principal era tan solo de

(1) La sencilla descripción que voy a hacer ahora de la situación hará juzgar a usted de las dificultades con que tenemos que habérnoslas. Casi toda la harina y considerable parte de la carne que se consume, se sacan de los estados Occidentales del río Hudson. Esto hace que sea absolutamente indispensable la posesión segura de las comunicaciones por este río, tanto para el abastecimiento y auxilio de vuestra escuadra, como para el Ejército. Si el enemigo fuese dueño de esta línea fluvial, se interrumpiría entonces la comunicación tan esencial entre los estados. Bien convencido que está de estas ventajas... Si pudieran conseguir por medio de una operación cualquiera llamar nuestra atención y fuerzas hacia otro sitio, distrayéndonos de este importante punto, para posesionarse de él antes de que pudiéramos volver al mismo, las consecuencias serían fatales. Es preciso, pues, que nuestras disposiciones tengan iguales miras y que cooperemos con usted (en Boston) para llevar a cabo un plan defensivo, asegurando así la parte norte del río. El alejamiento de los dos puntos en que es preciso obrar, nos crea muchas dificultades. — WASHINGTON a D'ESTAING. — 11 de septiembre 1778.

tres mil hombres, prueba bien lo que podría haberse hecho con mejor dirección.

Mientras sucedía esto en el Hudson, el Comandante en Jefe de las tropas inglesas que operaban en América, hacía uso, en forma bastante curiosa, del Poder Naval de su nación, porque lo utilizaba para transportar la masa total de su ejército —catorce mil hombres—, desde Nueva York a la parte Norte de la Bahía de Chesapeake, con objeto de tomar Filadelfia por retaguardia. Este extraño movimiento tuvo éxito en lo concerniente a su objetivo particular, puesto que produjo la captura de Filadelfia; pero las causas determinantes fueron consideraciones políticas basadas en ser Filadelfia el lugar donde estaba constituído el Congreso revolucionario, siendo el movimiento, en sí, contrario a lo que dictaba la sana política militar. Por lo tanto, la contienda estuvo perdida desde el principio y si costó después mucho trabajo ganarla, fue porque la división de fuerzas británicas hizo que quedaran sin apoyo mutuo, los diferentes cuerpos de ejército que operaban y también, por la necesidad que hubo de abandonar la posesión de la vía fluvial del Hudson.

Mientras que Burgoyne se encaminaba con siete mil hombres de tropa regulares, más los auxiliares, hacia los orígenes del río para apoderarse de él, se quitaban catorce mil hombres de su desembocadura, para llevarlos a Chesapeake. Por consiguiente, los ocho mil que quedaban en Nueva York, o cerca de dicho punto, permanecían ligados a la ciudad, por la presencia del ejército americano que estaba en Nueva Jersey. Esta desastrosa medida se tomó en agosto; y en octubre siguiente, Burgoyne, acosado y aislado en su posición, tuvo que rendirse, como ya hemos dicho anteriormente. En mayo, evacuaron los ingleses a Filadelfia y tras una marcha penosa y peligrosa a través de Nueva Jersey, en la que el ejército de Washington los persiguió bien de cerca, recuperaron, al fin, Nueva York.

La ocupación del Norte de la bahía de Chesapeake por la flota británica, unida a la operación verificada el año 1814 por las fragatas de vela, inglesas, para remontar el río Potomac, ponen bien de manifiesto otra línea débil que existía en el conjunto formado por las colonias americanas; pero a pesar de todo no era esta línea como la del Hudson y Champlain, pues, que en esta última poseía el enemigo ambos extremos —con el Canadá de un lado y la mar de otro— y en la primera no sucedía así.

Respecto a la guerra marítima en general, no tenemos necesidad de extendernos para decir que los colonos no podían de ningún modo pensar en hacer frente a las flotas británicas, por lo cual se vieron

forzados a abandonarles desde luego el mar, limitándose solo a la guerra de corso, que fue sostenida principalmente por corsarios, para cuyo oficio resultaban los colonos muy aptos por sus hábitos de mar y empresa, así que causaron muchos perjuicios al comercio inglés. A fines del año 1778 el historiador naval inglés estima que los corsarios americanos les habían apresado unos mil buques mercantes aproximadamente, cuyo valor calcula poco más o menos en unos 2.000.000 £ y, sin embargo, sostiene que las pérdidas de los americanos fueron mucho mayores, como debieron serlo efectivamente, porque los cruceros ingleses eran más poderosos y tenían más apoyo que los americanos, y porque el desarrollo adquirido por el comercio de estos, había llegado a ser la admiración de los hombres de estado de la madre patria. Cuando estalló la guerra, era dicho comercio tan grande como el de la misma Inglaterra al principio del siglo.

Una indicación interesante respecto al número a que ascendía la población marítima de Norte América, nos la da el primer Lord del Almirantazgo en la declaración que hizo en el Parlamento, diciendo: «Que con la pérdida de América, había perdido la marina diez y ocho mil hombres de mar, de los empleados en la última guerra», (1) pérdida que nunca es despreciable para ningún Poder Naval, especialmente si pasan a formar parte de las filas enemigas.

Con la guerra marítima, surgieron desde luego, como de costumbre, las quejas de los neutrales contra Inglaterra, por el apresamiento que hacía de sus barcos empleados en el comercio americano. Sin embargo, no se necesitaba esta provocación para excitar la enemistad y esperanzas de Francia, en el estado de apuro en que se encontraba entonces el gobierno británico. Parecía llegada la hora anhelada de la venganza, hacia la cual había dirigido Choiseul su política. Desde el principio preocupó ya en París la revolución de las colonias, discutiéndose la actitud que debería adoptarse y las ventajas que podrían obtenerse de dicha revolución; decidiéndose que recibieran las colonias toda la ayuda posible, compatible con las circunstancias, a fin de no provocar un rompimiento con Inglaterra. Con este objeto se envió a América a un francés llamado Beaumarchais, a quien se le dió dinero para que estableciese una casa de comercio que debería proveer a los colonos de efectos de guerra. Francia dió un millón de francos y España agregó igual suma, concediéndose a Beaumarchais permiso para comprar y abastecerse en los Arsenales del Estado. Al mismo tiempo, se admitían en Francia a los delegados o agentes de los

(1) **Annual Register, 1778, pág. 201.**

Estados Unidos, y varios Oficiales franceses pasaban al servicio de aquéllos sin obstáculo serio de parte de su gobierno. La casa Beaumarchais se estableció en 1776; en diciembre del mismo año desembarcaba en Francia Benjamín Franklin, y en mayo de 1777 venía a América Lafayette.

Mientras sucedía todo esto, se activaban los preparativos para la guerra y especialmente para la guerra en el mar; la marina recibía constante impulso de aumento y se efectuaban todos los trabajos necesarios para llevar a cabo una amenaza de invasión por el canal, cuando la escena real de la guerra iba a estar en las colonias americanas. Estaba Francia en esta ocasión en la situación de un hombre que tiene poco que perder. Despojada ya del Canadá todo le hacía esperar que si se renovaba la guerra con la Europa neutral, contando a los americanos como amigos y no como enemigos, no le habría de arrebatar sus islas. Reconociendo que siendo los americanos los mismos que no hacía aún veinte años habían puesto el mayor empeño en la conquista del Canadá y que, por lo tanto, no le habían de consentir lo recuperase de nuevo, hizo constar expresamente que no abrigaba semejantes esperanzas, pero declaró que se reservaba el derecho de conservar toda posesión inglesa que pudiera conquistar en las Antillas, en la guerra que iba a emprenderse.

España estaba en condiciones diferentes. Odiaba a Inglaterra y necesitaba recuperar a Gibraltar, Menorca y Jamaica, que no eran meras joyas de su corona, sino piedras fundamentales de su Poder Naval, mas a pesar de todo, comprendió que si los colonos americanos alcanzaban éxito en su rebelión contra el Poder Naval inglés, hasta entonces irresistible, sería un ejemplo peligroso para sus mismas colonias de donde sacaba anualmente tan grandes recursos; y por otra parte, si Inglaterra fracasaba en la empresa con una marina como la suya ¿qué podía esperar España? Ya dijimos en el capítulo de introducción que las rentas conque contaba el gobierno español no se obtenían de ligeras contribuciones impuestas a un Poder Naval rico y próspero basado en la industria y comercio del Reino, sino que provenían de una mezquina corriente de oro y plata que caía gota a gota merced a unos cuantos barcos cargados de tesoros que traían consigo los despojos de las colonias administradas por el sistema más mísero.

Así, pues, España tenía mucho que perder y también mucho que ganar. Continuaba siendo tan cierto como en 1760, que era la nación conque Inglaterra podía guerrear más ventajosamente. Sin embargo, las animosidades existentes y los lazos de ambas dinastías, arrastraron

a España a la lucha, entrando de esta suerte en los planes hostiles que maquinaba Francia tan sigilosamente.

En este estado crítico de las cosas, las noticias de la rendición de Burgoyne fue la chispa que produjo el incendio. La experiencia adquirida en anteriores guerras había enseñado a Francia el valor de los americanos como enemigos, por lo que esperaba encontrar en ellos valiosos auxiliares para sus planes de venganza, en aquel momento en que parecía que ellos solos podrían ser capaces de valérselas sin necesidad de alianzas de ninguna clase. Las noticias de lo de Burgoyne, llegaron a Europa el 2 de diciembre de 1777, y el 16 del mismo mes informaba el Ministerio de Estado francés a los comisionados del Congreso, que el Rey estaba dispuesto a reconocer la independencia de los Estados Unidos y a hacer con ellos un tratado comercial y otro accidental de alianza defensiva. La rapidez conque se llevó a cabo el asunto, prueba bien que Francia tenía ya adoptada su resolución; y el tratado que se siguió, tan importante por sus consecuencias naturales, se firmó el 6 de febrero de 1778.

No es necesario entrar aquí en los detalles del tratado; pero importa observar: 1º Que la renuncia expresa de Francia al Canadá y Nueva Escocia, presagiaba la aparición de la teoría política que hoy se conoce con el nombre de doctrina de Monroe, la cual difícilmente podrá hacerse buena, si no se cuenta con una fuerza naval adecuada; y 2º Que la alianza con Francia y subsiguientemente con España, aportó a los americanos, lo que necesitaban por encima de todo; a saber: un Poder Naval capaz de contrapesar el de Inglaterra. ¿Costará tanto al orgullo americano admitir que si Francia hubiera rehusado disputar a Inglaterra el dominio del mar, habrían podido los ingleses dominar el litoral del Atlántico? No rechacemos la escala por donde subimos ni dejemos tampoco de reconocer lo que nuestros padres apreciaron en sus horas de tribulación.

Antes de entrar en la historia de esta guerra marítima, deberemos hacer mención de la situación militar existente entonces, en las diferentes partes del mundo.

Los tres rasgos característicos que imprimen marcada diferencia al estado en que se encontraban las diversas naciones al comenzar esta guerra, respecto al que tenían en 1756 cuando empezó la de los Siete Años, son los siguientes:

1º La hostilidad de relaciones existentes entre América e Inglaterra.

2º La prontitud conque apareció España como aliada de Francia.

3º La neutralidad de los demás estados continentales que permitió a Francia no tener que preocuparse nada por esta parte.

En el continente norteamericano hacía dos años que los americanos poseían a Boston. La Bahía de Narragansett y Rhode Island estaban ocupadas por los ingleses, que también poseían a Nueva York y Filadelfia. La bahía de Chesapeake y su entrada, como carecían de fortificaciones, estaban a merced de cualquier flota que se presentara contra ellas. En la parte Sur, desde el infructuoso ataque verificado contra Charleston en 1776, no efectuaron los ingleses movimiento alguno de importancia y desde entonces, hasta la declaración de guerra hecha por Francia, los principales sucesos tuvieron lugar al Norte de Chesapeake y Baltimore. Por otra parte, resultaba que los americanos habían sucumbido en el Canadá, habiendo constituído dicha comarca, hasta el final, una base firme de operaciones para los ingleses.

En Europa, la circunstancia más digna de fijar la atención la constituye el estado de preparación en que se encontraba la marina francesa, y también en cierto modo la española, comparado con lo que había sido en las guerras anteriores. Inglaterra se mantuvo completamente a la defensiva y sin aliados, mientras que, por el contrario, los Reyes Borbones aspiraban a la conquista de Gibraltar, y Mahón y a la invasión de Inglaterra. Sin embargo, las dos primeras cosas eran los fines queridos de España, y la última, de Francia; y esta divergencia de miras, fue fatal para el éxito de la coalicón marítima.

Ya en el capítulo de introducción hicimos alusión a la cuestión estratégica que se originó con motivo de estas dos políticas tan diferentes.

En las Antillas, era, en realidad, casi igual el apoyo que ambos beligerantes tenían en sus establecimientos de tierra, aunque no debiera haber sido así. Tanto Francia como Inglaterra, contaban con bases sólidas en las islas de Barlovento, pues, la una poseía a Martinica y la otra a las Barbados; pero conviene notar que la situación de esta última isla, a barlovento de todas las demás del grupo, constituía una decidida ventaja estratégica en los días de los buques de vela.

Como no podía menos de suceder, la lucha quedó bien pronto confinada a las cercanías de las pequeñas Antillas, en cuyo grupo poseían los ingleses al empezar la guerra, la Dominica, isla que está situada entre la Martinica y Guadalupe, francesas, y por lo tanto, fue ambicionada y tomada por éstos. Siguiendo al Sur de la Martinica, se encuentra la isla Santa Lucía, colonia francesa. Su puerto fortificado

que queda a sotavento, se conoce bajo el nombre de Gros Ilot Bay; y era un punto magnífico para vigilar desde él los movimientos de la escuadra francesa situada en Fort-Royal (Martinica). Los ingleses se apoderaron de la isla desde su seguro fondeadero, vigiló y persiguió Rodney a la flota francesa antes de llevar a cabo su famosa acción de 1782. Las islas del Sur eran de menor importancia militar.

Respecto a las islas mayores, España debería haber pesado más que Inglaterra, teniendo a Cuba y Puerto Rico y contando, además, con Haití, que poseía a medias con Francia; mientras que Inglaterra no tenía más que Jamaica. Sin embargo, España no podía aquí jugar más que un papel pasivo, e Inglaterra tuvo en otros sitios demasiadas cosas entre manos para poder atacarla. El único punto de América en que se hicieron sentir las armas españolas, fue en la gran región del Este del Misisipí, conocida entonces bajo el nombre de la Florida, la cual, aunque era en aquel tiempo posesión inglesa no se unió, sin embargo, a la revolución de las colonias.

En la India, se recordará que se devolvieron a Francia las estaciones que poseía, según es estipuló en la paz de 1763; pero el predominio político de los ingleses en Bengala, no fue contrarrestado por dominio parecido de los franceses en parte alguna de la península del Indostán. En los años subsiguientes, los ingleses habían extendido y reforzado su poderío, favorecidos por el carácter de sus principales representantes, Clive y Warren Hastings. Sin embargo, poderosos enemigos indígenas se habían levantado contra ellos al Sur de la península del Indostán, tanto al Este como al Oeste, lo que suministraba a Francia una excelente ocasión de recuperar su influencia, tan pronto como estallase la guerra; pero, gobierno y pueblo permanecieron ciegos ante las ventajas que se le ofrecían en aquella vasta región. No así Inglaterra, porque el mismo día que se supo en Calcuta la noticia de la ruptura y comienzo de la guerra —que fué en 7 de julio de 1778— dió órdenes Hastings al Gobernador de Madrás de atacar a Pondichery, al par que daba él ejemplo, apoderándose de Chandernagore. Las fuerzas navales que tenía allí cada nación, eran insignificantes, pero el Comodoro francés, tras una breve acción, abandonó a Pondichery, que se rindió después de sufrir setenta días de sitio por mar y por tierra. Al siguiente mes de marzo de 1779, cayó Mahé, último establecimiento que poseían los franceses, y con esto desapareció la bandera francesa de la península del Indostán, lo que coincidió con la llegada a aquellas aguas de una fuerte escuadra inglesa, compuesta de seis navíos de línea, al mando del Almirante Hughes. La ausencia de fuerza alguna francesa, similar, dió a los

ingleses el dominio completo del mar, hasta que, cerca de tres años después, llegó allí Suffren.

Mientras tanto, Holanda había sido arrastrada a la guerra y sus estaciones de Negapatam (en la costa de Coromandel), y el importante puerto de Trincomalee en Ceilán cayeron ambos en poder de los ingleses; el último, en enero de 1782, por la acción combinada de las fuerzas de mar y tierra. La satisfactoria terminación de estas dos empresas completaba la situación militar de los ingleses en el Indostán, en ocasión en que la llegada de Suffren, verificada un mes después de estos sucesos, convertía la guerra nominal en una contienda desesperada y sangrienta. Suffren se encontró que poseía una escuadra decididamente superior, pero no tenía puerto francés ni aliado que pudiera constituir la base de sus operaciones contra los ingleses.

De estos cuatro teatros principales de la guerra, dos de ellos, el de Norte América y las Antillas, influyeron directamente uno sobre otro, como puede deducirse naturalmente de su proximidad; pero no es el caso tan obvio en lo que respecta a las luchas sostenidas en Europa y la India. La narración de la contienda queda, pues, dividida de hecho en tres partes principales que habrían de tratarse por separado, con alguna extensión. Después de esto, se hará ver su influencia mutua juntamente con las lecciones útiles, de cualquiera especie, que podamos sacar de las grandes combinaciones realizadas, buenas o malas, felices o desgraciadas, y por último, la parte jugada en todo por el Poder Naval.

El 13 de marzo de 1778, el Embajador francés en Londres notificaba al gobierno inglés, que Francia reconocía la independencia de los Estados Unidos, y que había hecho con ellos un tratado de comercio y alianza defensiva. Inglaterra retiró en seguida su Embajador en Francia; pero aunque la guerra era inminente, e Inglaterra contaba con gran desventaja, el Rey de España ofreció su mediación, y Francia, equivocadamente, dilató la lucha. En junio salió de Portsmouth el Almirante Keppel con veinte buques destinados a crucero, y al encontrarse con dos fragatas francesas, rompió el fuego contra ellas, lo que hizo estallase la guerra; pero enterado Keppel por los papeles ocupados a los franceses que tenían en Brest treinta y dos buques, volvió en seguida a su país en busca de refuerzos, saliendo de nuevo, poco después, con treinta navíos. Con esta fuerza encontró a la escuadra francesa de D'Orvilliers a barlovento de Ouessant navegando con viento bonancible del Oeste; dándose el 27 de julio el primer combate naval de la guerra, que se conoce generalmente con el nombre de combate de Ouessant.

Este combate, en el cual tomaron parte de cada lado treinta navíos de línea, fue de resultados totalmente indecisos. No se apresó ni se echó a pique un solo barco, y ambas flotas se separaron volviendo a sus respectivos puestos. La acción obtuvo, sin embargo, gran celebridad en Inglaterra por la indignación pública que produjo su escasez de resultados y por la apasionada controversia naval y política que le siguió. El Almirante y el Comandante que ocupaban el tercer puesto en antigüedad, pertenecían a diferentes partidos políticos y se hicieron mutuos cargos; y en los Consejos de guerra subsiguientes, Inglaterra toda se encontró dividida en dos partidos, habiendo sido, en general, favorables al Comandante en Jefe, Keppel, la opinión naval y pública.

Tácticamente, el combate presentaba algunos rasgos interesantes y envuelve una enseñanza que todavía hoy es de actualidad. Keppel estaba a sotavento y deseaba obligar a la escuadra contraria a que entrase en acción. Con objeto de conseguir esto, hizo señal de «caza general a barlovento», a fin de que sus buques más rápidos pudieran alcanzar en su camino a los menos veloces del enemigo. Admitiendo igual velocidad original en la escuadra, todo estaba bien; D'Orvilliers a barlovento no tenía intención de combatir más que según le conviniera, y ya se sabe que la flota que tomaba la ofensiva, ocupaba, generalmente, dicho puesto.

Al romper el alba del día 27, ambas flotas navegaban con el viento por babor, proa al ONO. y brisa entablada del SO., según puede verse en la (Lámina IX, A, A, A) (1).

La retaguardia inglesa (R) había caído a sotavento (2) y Keppel, en vista de ello, hizo señal a seis de sus buques, de «Caza a barlovento», con objeto de colocarlos así en mejor posición para ayudar al cuerpo principal de su escuadra si conseguía entrar en acción. D'Orvilliers observó este movimiento y lo interpretó creyendo que se trataba de atacar su retaguardia con fuerzas superiores. Las dos flo-

---

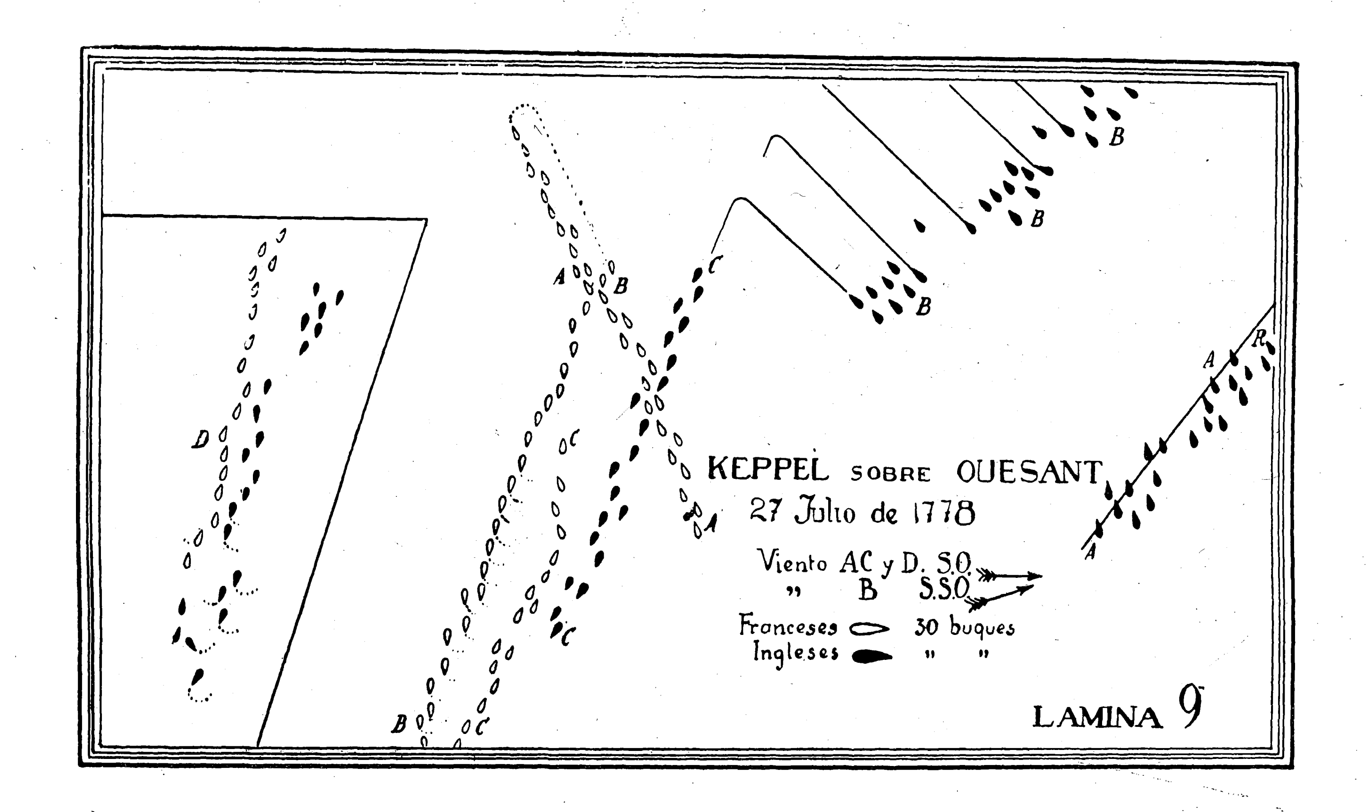
(1) Abandonamos en esta lámina el plan seguido en las anteriores, consistente en mostrar, únicamente las fases características del combate, presentadas en orden correlativo, pero sin tener enlace unas con otras; se intenta ahora indicar de una manera continua la serie de maniobras y operaciones que se efectuaron para venir a encontrarse las flotas (desde A hasta C). Como el combate consistió tan solo en el paso encontrado de ambas flotas navegando en vueltas opuestas, —en cuyo caso el encuentro resulta siempre inútil e indeciso—, las maniobras que precedieron constituyen el interés principal del asunto, cuya importancia histórica se debe, más que a razones tácticas, a otros motivos de diferente naturaleza.

(2) La línea tirada a través del centro de la escuadra inglesa en A significa la línea de bolina (SSO) sobre la cual según los estrictos requisitos tácticos los buques ingleses deberían haberse marcado unos a otros.

tas estaban entonces a distancia de seis u ocho millas una de otra. D'Orvilliers viró por redondo sucesivamente, con su flota, conforme se ve en la Lámina IX (posiciones de los franceses de A a B), y si bien perdió barlovento pudo, en cambio, aproximarse más al enemigo y verle mejor. (Posiciones B, B, B). Al haber acabado esta evolución se roló el viento al Sur, favoreciendo con ello a los ingleses; por lo que Keppel, en lugar de virar, se quedó navegando de la misma vuelta que estaba, durante media hora más (ingleses B a C), después de lo cual viraron todos juntos siguiendo las aguas de los franceses. Esto confirmó a D'Orvilliers en sus sospechas y como el viento, que ciertamente favoreció a los ingleses aquella mañana, se rolase ahora al Oeste, permitiéndoles quedarse en espera de la retaguardia francesa, D'Orvilliers viró a un tiempo con toda su flota (B a C) para venir en ayuda del resto de su retaguardia, que ahora venía a ser vanguardia, e impedir que Keppel concentrase sus fuerzas sobre las mismas o penetrase por ella. Las dos flotas pasaron pues, de vuelta encontrada (C) (1), cambiando andanadas que no tuvieron objeto alguno eficaz, corriendo los franceses a un largo, ocupando el barlovento y teniendo con esto la facultad de atacar, que, sin embargo, no usaron. D'Orvilliers hizo entonces señal a su vanguardia, o sea a su retaguardia anterior, para que virase por redondo y pasase a sotavento del cuerpo principal de su escuadra, operación con la que pretendía el Almirante francés quedarse a barlovento y atacar a la escuadra inglesa por ambas bandas; pero el Comandante en Jefe de la División a que se ordenó el movimiento, Príncipe de sangre real, no obedeció la orden, con lo que se perdió la ventaja que probablemente se hubiera obtenido verificando la evolución. Por parte de los ingleses se intentó ejecutar la misma maniobra. El Almirante, Jefe de la vanguardia y algunos de sus barcos, viraron tan pronto se vieron fuera de fuego (D), (1) dirigiéndose en seguida tras la retaguardia francesa, pero la mayor parte de los buques no pudieron virar por avante, a causa de las averías sufridas en los aparejos y la virada por redondo tampoco fue posible ejecutarla por impedirlo los barcos que venían detrás. Los franceses quedaron esta vez

(1) Los buques que iban en las cabezas de ambas flotas formaban líneas divergentes entre sí, como puede verse en (C), lo cual lo atribuyeron los franceses a haber arribado la vanguardia inglesa; mientras que los ingleses dicen que fue porque la vanguardia francesa orzó todo lo que pudo. Los dibujos los ponemos sujetándonos a la idea de que los franceses ceñían.

(1) La posición D separada del resto del plano, manifiesta el fin que tuvo el paso encontrado de ambas escuadras, empezando en C. No pudiendo presentarse en conexión con los demás movimientos sin producir confusión, lo hemos puesto aparte.


KEPPEL SOBRE OUESANT
27 Julio de 1778
Viento AC y D. S.O.
" B S.S.O.
Franceses 30 buques
Ingleses " "
LAMINA 9
A
B
C
D
R

a sotavento, donde formaron de nuevo su línea de combate, pero los ingleses no estaban en condición de atacarlos, y por lo tanto, terminó así la lucha.

Hemos dicho que existen algunos puntos interesantes en este empeño, tan escaso en resultados decisivos. Uno de ellos es que la conducta de Keppel fue aprobada por completo por juramento prestado ante el Consejo de guerra por uno de los Almirantes más distinguidos que ha tenido Inglaterra, por Sir John Jervis, que mandaba entonces uno de los navíos que componían esta escuadra. En realidad no parece que Keppel hubiera podido hacer más, pero su falta de capacidad táctica se demuestra bien por una frase curiosa dicha por él en su defensa: «caso de que el Almirante francés proyectase realmente entrar en acción, sospechaba yo, que nunca había de tomar, con su flota, vuelta contraria a aquélla según la cual se le aproximaba la escuadra inglesa». Esta frase puede tan solo proceder de ignorancia o falta de idea del peligro a que se exponía la retaguardia francesa si seguía navegando de la misma vuelta; y es tanto más curiosa, cuanto que el mismo Keppel había manifestado su intención de esperar y atacar dicha retaguardia. En opinión del Almirante inglés, los franceses hubieran debido esperarle dejándole venir hasta estar de través, y entonces arrojarse sobre él, barco contra barco, según se hacía en el buen estilo antiguo; pero D'Orvilliers era un Oficial altamente experto, para ser capaz de trabar combate en semejantes condiciones.

La falta originada por la conducta del Duque de Chartres (1), que mandaba la vanguardia francesa en el fuego, al dejar de virar por redondo, en cumplimiento de las órdenes dadas por el Comandante en Jefe, bien fuese por mala inteligencia o por indisciplina, presenta la cuestión aun debatida, de la posición más conveniente que debe ocupar, en combate, el Comandante Jefe de una flota; porque es evidente que si D'Orvilliers hubiese estado en la vanguardia podría haber asegurado, así, la ejecución de la evolución que deseaba verificar. Desde el centro el Almirante ve igualmente, bien o mal, las cabezas de su escuadra, según las circunstancias. En cambio, estando a la cabeza de sus fuerzas, da a sus órdenes la autoridad del ejemplo. Hacia fines de esta guerra, solventaron los franceses la cuestión, ordenando que el Almirante quedase fuera de línea, y fuese en una fragata; fundándose en que de este modo podría ver mejor los movimientos de su flota y la del enemigo, sin quedar cegado por el humo de la pólvora, ni distraído por los acontecimientos que pudieran ocu-

(1) Después Duque de Orleáns: el Felipe de Igualdad de la revolución francesa y padre de Luis Felipe.

rrir a bordo de su propio barco; con esta disposición serían, además, mejor vistas sus señales (2). Este puesto recuerda, en parte, el que ocupa un General de tierra que se encuentra lejos de correr riesgo personal, y fue adoptado por Lord Howe en 1778; pero tanto este Oficial General como los franceses, abandonaron más tarde esta práctica.

Nelson en Trafalgar, donde acabó su carrera, condujo personalmentes su columna, pero cabe dudar si al hacer esto, llevaría en ello alguna otra razón independiente de su ardor por combatir. En los otros dos grandes ataques que mandó en Jefe, en ninguno de ellos ocupó la cabeza de la línea, por la sencilla razón de que se dirigieron contra barcos fondeados, en terreno que no conocía, y el buque cabeza era el que más peligro corría de quedar varado y sin movimientos. La práctica común, en los días de los barcos de vela, era que el Almirante ocupase el centro de la línea, salvo el caso que se ordenaba «caza general».

Nelson y Collingwood, debieron tener sus razones para abandonar esta costumbre y ponerse ambos a la cabeza de sus columnas respectivas en Trafalgar, no siendo propio que hombres vulgares critiquen la acción de Oficiales tan eminentes. Sin embargo el peligro a que estuvieron expuestos los dos jefes más caracterizados de la flota, de quienes tanto depende, está bien claro; y si les hubiese ocurrido algún percance grave a sus personas o a las cabezas de las columnas, bien pronto se hubiera dejado sentir en ellas seriamente la falta de su influencia personal.

Tal cómo sucedió, pronto estuvieron envueltos en el humo del combate, quedando completamente anulados como almirantes, con lo cual dejaron sin guía ni dirección a los que venían detrás, a quienes no quedó otra ejemplaridad que la intrepidez y valor personal mostrado por sus jefes. Un almirante francés ha dicho que el efecto práctico obtenido con la forma de ataque observado en Trafalgar, (que consistió en marcarse las dos columnas formando entre sí un ángulo recto), fue sacrificar las cabezas de ambas columnas para hacer dos brechas en la línea enemiga. Hasta aquí muy bien y el sacrificio valía la pena de hacerse, porque después vendrían sobre estas brechas los barcos de la retaguardia de cada columna, los cuales estando casi frescos, equivalían, en realidad, a una *reserva* que caía

(2) La captura del buque insignia francés en el combate del 12 de abril de 1782, con su Comandante General a bordo, motivó también la salida de esta nueva orden.

sobre los buques dispersos del enemigo, situados a uno y otro lado de las brechas practicadas.

Ahora bien; esta idea de la reserva sugiere un pensamiento con respecto al Comandante en Jefe. Las dimensiones de su barco eran tales, que excluía la idea de suponerlo fuera de formación; pero ¿no hubiera estado muy bien que el almirante de cada columna hubiese estado con esta reserva, teniendo así en sus manos la facultad de dirigirla con arreglo a las fases de la acción, para conservarse tanto en nombre como de hecho, comandante en jefe de la escuadra, todo el tiempo posible, a fin de llenar después el objeto útil y preciso? La dificultad que existe para arbitrar un sistema de señales o avisos ligeros que pudieran ocupar el puesto que en la guerra de tierra tienen los ayudantes de campo u ordenanzas de un general, unido al hecho de que los barcos no pueden estar inmóviles esperando órdenes como lo verifican las divisiones de hombres, sino que necesitan tener salida suficiente para gobernar, induce la idea de poner al almirante de una flota que navega, a bordo de un buque ligero.

Mas, si se hace esto, se convertiría al Almirante en mero espectador del combate, mientras que si se le coloca en el buque más poderoso de la flota, retendría consigo la mayor influencia posible una vez empeñada la acción; y si este barco estaba en la reserva, entonces el almirante conservaría, en sus manos, hasta el último momento la facultad del mando en Jefe de su flota.

«*A falta de pan, buenas son tortas*», dice el refrán, y ya que el almirante, por las especiales condiciones de la guerra no puede ocupar el puesto reflexivo y vigilante que ocupa su compañero, el general de tierra, busquémosle uno en que esté asegurado hasta donde sea posible. La práctica seguida por Farragut en Nueva Orleáns y Wicksburgo, es decir, en la última parte de su carrera, en que debe suponerse que la experiencia era quien guiaba sus determinaciones, fue dirigir en persona, las acciones. Es sabido, que con mucha repugnancia y ante el ruego de varios oficiales, cedió en Mobile de sus convicciones respecto a este asunto, pero no más que para ocupar el segundo lugar en vez del primero; y después manifestó con toda sinceridad el pesar que tenía de haber accedido a ello.

Sin embargo, puede argüirse que el caráter de todas las acciones en que se encontró mandando Farragut, tuvieron una particularidad distinta de las que concurren usualmente en los combates, en el sentido estricto de la palabra. En Nueva Orleáns, Wicksburgo, Puerto Hudson y Mobile, el asunto no era buscar combate, sino forzar el paso de fortificaciones, a las cuales la flota no podía hacer

frente reconocidamente; y dicha operación tenía que hacerse basándose principalmente en el conocimiento práctico del terreno que, a diferencia de Nelson, poseía él en alto grado. Quedaba, pues, impuesto al general, el deber de conducir los barcos, tanto en el sentido literal de la palabra, cuanto en su significación militar; y al ocupar la cabeza no solamente señalaba a su flota el camino seguro, sino que marchando continuamente por delante de todo el humo, podía ver y juzgar mejor de la ruta que tenía ante sí, asumiendo la responsabilidad de una derrota que, aún prescrita de antemano y estudiada con todo detalle, podía muy bien fracasar por falta de arrojo en un subordinado.

Quizás no se haya notado por la generalidad, que en Mobile, no uno, sino los dos buques cabezas de ambas columnas, titubearon y anduvieron irresolutos, en el punto crítico del camino, respecto al propósito o intenciones perseguidas por el almirante; y esto no fue producido porque dejaran de recibir instrucciones claras sobre el asunto, sino porque las circunstancias hicieron que les pareciera a ellos, cosa diferente de lo que se había supuesto. No fue solo Alden en el Brooklyn, sino también Craven en el *Tecumseh,* los que se separaron de las órdenes del almirante, abandonando el derrotero que éste les había dictado, produciendo con su acción los más desastrosos resultados. No hay necesidad de condenar a ningún comandante por esto; pero de todo ello se deduce, como consecuencia inevitable, que tenía mucha razón Farragut cuando opinaba que, en combates cuyas condiciones sean similares a las acciones que él dirigió, tan solo el hombre que tenga la mayor responsabilidad, es quien deberá ir a la cabeza de las fuerzas.

Aquí debemos hacer notar que en los momentos críticos, cuando se suscita alguna duda, todo el mundo, salvo los espíritus elevados, tienden a arrojar fuera de sí la responsabilidad de la decisión echándola sobre el superior, y esto aunque se trate de un caso en que la indecisión o dilación pueda acarrear resultados fatales. El hombre que como jefe obre con inteligencia, como mero subordinado fracasará.

La acción de Nelson en San Vicente, con rareza se verá imitada, y la verdad de este aserto, la prueba bien el hecho de que Collingwood iba aquel día inmediato a Nelson, por su retaguardia, y sin embargo, no siguió su movimiento hasta que el comandante en jefe no lo ordenó por señales; mas una vez recibida, con la señal, la sanción de la autoridad superior, se distinguió particularmente por su

intrepidez y juicio (1). Debemos también recordar aquí, ya que tratamos de los combates que necesitan un conocimiento práctico del terreno, un hecho relacionado con esta cuestión, y es que por ocupar un puesto central en la formación, en poco estuvo que no se perdiera en Nueva Orleáns el buque insignia, debido a la obscuridad y al humo de los barcos precedentes; de modo que la flota de los Estados Unidos estuvo a punto de encontrarse sin su jefe, cuando se hallaba precisamente comprometida en forzar el paso de los fuertes. Ahora bien, de la misma manera que la mención de la palabra reserva nos indujo a pensar en una serie de consideraciones, del mismo modo el nombre de pilotaje o practicaje nos sugiere también ciertas ideas de mayor amplitud, que modifican cuanto se ha dicho de mantener al almirante con la reserva. La facilidad y prontitud conque una flota de vapor puede cambiar de formación, hace muy probable que la flota que se dirige a atacar puede encontrarse, casi en el momento preciso de la colisión, amenazada con alguna combinación imprevista del adversario, y entonces, ¿cuál sería la posición más ventajosa para el almirante? Sin duda que sería aquel lugar de su formación que le permitiera alcanzar, con mayor prontitud, el puesto conveniente para pilotear desde él a sus buques y llevarlos rápidamente a la nueva disposición o dirección que conviniera adoptar, para hacer frente al cambio de condiciones originado. Tal es el puesto de cabeza.

---

(1) El incidente siguiente ocurrido en la caza de Rodney a de Grasse, en abril de 1782, demuestra hasta qué punto puede llevar la subordinación. Hood era uno de los oficiales más distinguidos de la marina británica, y no concierne al autor entrar ahora en la crítica de su conducta. En la ocasión a que nos referimos se encontraba algunas millas distante de Rodney. "El buque francés que estaba al NO. separado del resto de su escuadra, habiéndole alcanzado la brisa al mismo tiempo que a nuestra división de vanguardia, puso intrépidamente la proa hacia ella, esforzándose en montar los buques ingleses más avanzados, único medio que le quedaba para poder reunirse con su flota, situada entonces a barlovento de la inglesa. Hasta tal punto llevó su audacia, que obligó al **Alfred,** buque cabeza de la división de Sir Samuel Hood, a arribar para dejarlo pasar. Todos los ojos estaban fijos en el intrépido francés, excepto aquellos que miraban ansiosamente hacia el Comandante en Jefe, esperando que hiciese señal de "combatir"; pero este, que probablemente no debió suponer se trataba de un enemigo, no hizo la señal deseada, y por lo tanto no se disparó un solo cañonazo. Mencionamos esto, para que se vea el estado de disciplina que existía a bordo de los barcos que componían la división de Sir Samuel Hood, quien, a pesar de ser segundo Jefe, no quiso disparar ni un solo tiro hasta que no lo ordenara su Comandante en Jefe". Es más que probable que la razón que tuviera Sir S. Hood para esperar la señal de "combatir", de su Comandante en Jefe, antes de hacer fuego, proviniese de suponer que si se originaba por su decisión una acción prematura en las circunstancias ya mencionadas, sería él responsable de los resultados que pudieran producirse: **White Naval Researches,** (pág. 97).

Puede muy bien que influyese en el ánimo de Hood las especiales condiciones de carácter de Rodney, a quien no agradaban las iniciativas de sus subalternos. Las relaciones de ambos Jefes, parece que eran tirantes.

Parece claro que en los combates navales hay siempre dos momentos de importancia suprema, uno que determina el método según el cual se ha de llevar a cabo el ataque principal, y otro que está en la dirección y conducción de los esfuerzos que ha de verificar la reserva. Aunque el primero es el más importante, quizá requiera el segundo mayor grado de capacidad y talento para discernirlo: porque el primero puede y debe proceder de un plan formulado de antemano, mientras que el segundo puede y tiene que ser con frecuencia cuestión de momento que responda a las circunstancias imprevistas presentadas en el combate.

Las condiciones de los futuros combates navales, contienen en sí un elemento que los combates terrestres no pueden tener, cual es la extraordinaria rapidez conque se han de llevar a cabo los encuentros y cambios de orden. Aunque pueda utilizarse el vapor para la movilización de tropas y para llevarlas con rapidez al campo de batalla, es evidente, que una vez aquí, tendrán que batirse a pie o a caballo y con desarrollo gradual de un plan, lo que permitirá al comandante en jefe disponer de tiempo suficiente para hacer conocer sus designios y deseos, y servirá, desde luego, de pauta para el caso en que el enemigo cambie la forma del ataque.

Por otra parte, una flota es un conjunto de fuerzas de número relativamente reducido, que posee unidades claramente definidas; y muy bien puede estarse meditando un cambio importante sin que aparezca al exterior señal alguna de ello, hasta tanto que no se empiece a ejecutar el movimiento, el cual, a veces, ocupará tan solo unos cuantos minutos. Si se consideran juiciosas estas observaciones, de ellas deduciremos la necesidad que hay de tener un segundo jefe en el mando, que esté, no solamente enterado por completo de los planes del comandante en jefe, sino también identificado por sus conversaciones, con los principales principios que determinen el modo de obrar de aquel, siendo esta necesidad tanto más evidente, cuanto que puede ocurrir que queden necesariamente distanciadas en el orden de combate las dos extremidades de la escuadra y que ambas necesiten tener el espíritu del jefe; y como éste no ha de poder estar en persona en ambos sitios, la mejor solución consiste en contar con un segundo eficiente que ocupe uno de los extremos.

Con respecto a la posición ocupada por Nelson en Trafalgar, de que hicimos ya mención al principio de esta discusión, deberemos hacer notar que el *Victory* no hizo nada que no hubiera podido hacer otro buque cualquiera, igualmente bien, y que la escasez de viento no dejó lugar a esperar ocurriese cambio alguno repentino en el or-

den adoptado por el enemigo. El enorme riesgo corrido por la persona del almirante, sobre cuyo buque se concentró el fuego de la línea enemiga (hasta el punto de motivar que varios comandantes le suplicaran el cambio), había sido ya condenado, mucho tiempo antes, por el mismo Nelson, en una de las cartas escritas a raíz del combate de Aboukir, en la que decía así:

> «Creo que si Dios hubiera querido que no me hubiesen herido, no se habría escapado un solo bote para contar el cuento; pero, con todo, no creo que haya en la flota individuo alguno que merzca censura... Lo que pretendo decir únicamente es, que si mi experiencia personal hubiera podido dirigir a estos individuos, todas las apariencias eran de que el Dios Todopoderoso hubiera continuado bendiciendo mis esfuerzos, etc.» (1).

Y a pesar de haber expresado Nelson tal opinión, basada en su experiencia, llegó Trafalgar y tomó el puesto de mayor peligro y exposición, donde al sentirse la pérdida del jefe pudo observarse un curioso ejemplo de los efectos que tuvo. En seguida Collingwood, con razón o sin ella, de intento, o sin poderlo evitar, trastornó por completo los planes de Nelson, influído por lo que dijo en sus últimos momentos. «Fondo, Hardy, fondo» murmuraba el moribundo jefe. «¡Fondear! —dijo Collingwood—; es lo último que se me hubiera ocurrido».

(1) SIR N. H. NICHOLAS: **Despatches and Letters of Lord Nedson.**

CAPITULO X

GUERRA MARITIMA EN NORTE AMERICA Y EN LAS ANTILLAS, 1778-1781. — SU INFLUENCIA SOBRE EL CURSO DE LA REVOLUCION AMERICANA. — ACCIONES NAVALES FRENTE A LAS ISLAS GRANADA, DOMINICA Y BAHIA DE CHESAPEAKE.

El 15 de abril de 1778, salía de Tolón con rumbo al continente americano, el almirante francés Conde D'Estaing que llevaba a sus órdenes doce navíos de línea y cinco fragatas. Con él iba como pasajero, el ministro acreditado ante el congreso, a quien se le habían dado instrucciones para que rehusara toda petición que envolviera demanda de auxilios monetarios, diciéndole, además, que evitase todo compromiso explícito relativo a la conquista del Canadá y demás posesiones británicas. «El Gabinete de Versalles —dice un historiador francés— no sentía que los Estados Unidos tuvieran cerca de sí una causa de ansiedad, que les hiciera apreciar el valor de la alianza francesa» (1). Aunque reconociendo la generosa simpatía que muchos franceses sentían por la lucha americana, los americanos necesitaban no dejarse cegar por los intereses propios del gobierno francés, no debiendo tampoco criticar la acción de éste, pues, deber suyo era considerar con preferencia y primero que nada los intereses franceses.

Los progresos de D'Estaing fueron muy lentos. Se dice que perdió mucho tiempo en ejercicios, y aún inútilmente. Sea como quiera, el resultado fue que D'Estaing no llegó a su destino, o lo que es lo mismo, no estuvo sobre las puntas de Delaware, hasta el 8 de julio, transcurriendo un total de doce semanas de las cuales, cuatro se emplearon en llegar al Atlántico. El gobierno inglés tuvo noticias de su proyectada salida, por lo cual, tan pronto como retiró de París a su embajador, envió órdenes a América para que evacuaran Filadelfia y se concentrasen en Nueva York.

(1) MARTIN: **Historia de Francia.**

Afortunadamente para ellos, los movimientos de Lord Howe se caracterizaron por sistema muy distinto a los de D'Estaing. Primeramente reunió su flota y transportes en la bahía de Delaware, avivando el embarque de material y víveres todo lo posible, para salir de Filadelfia al mismo tiempo que lo verificaba el ejército para Nueva York. Diez días se emplearon en llegar a la boca de la bahía (1); pero, con todo, tuvo tiempo suficiente para salir de ella el 28 de junio, o sea diez días antes de la llegada de D'Estaing, a pesar de llevar éste más de diez semanas desde la fecha de su salida. Una vez fuera, un viento favorable llevó en dos días a toda la flota a Sandy Hook. La guerra es inexorable y la presa que D'Estaing perdió con sus demoras, fue la misma que después vino a perturbarle en sus tentativas contra Nueva York y contra Rhode Island.

Al siguiente día de la llegada de Howe, alcanzaba el ejército inglés las alturas de Navesink, después de una marcha penosísima, efectuada a través de Nueva Jersey, con las tropas de Washington colgadas enteramente de su retaguardia. Gracias a la activa cooperación de la marina, consiguieron, al fin, llegar a Nueva York allá por el 5 de julio; después de lo cual volvió Howe hacia atrás, con objeto de cerrar a la escuadra francesa la entrada del puerto. Como no siguió a esta operación combate naval alguno, no entraremos en los pormenores de ella, limitándonos a decir que la persona que quiera conocerla al detalle puede consultar la obra de Ekins, titulada *Naval Battles,* donde encontrará una relación minuciosa dada por un oficial de la escuadra. Sin embargo, debemos llamar la atención de nuestros lectores para que se fijen bien en la mezcla de energía, inteligencia, habilidad y resolución que demostró el almirante. El problema que se presentaba ante él, era defender un paso practicable con seis buques de sesenta y cuatro cañones y tres de cincuenta, contra ocho de setenta y cuatro (o más), tres de sesenta y cuatro, y uno de cincuenta; es decir, contra una flota que representaba casi el doble de la suya propia.

D'Estaing fondeó afuera, al sur de Sandy Hook, el 11 de julio y permaneció allí hasta el 22, entretenido en sondar la barra y con todo el aspecto de estar resuelto a entrar. El día 22, se levantó un fuerte viento del NE, que coincidió con una marca de plenilunio y elevó el nivel del agua en la barra a unos treinta pies. La flota francesa se puso en vela y empezó a dar bordadas para barloventear lo necesario hasta adquirir una situación conveniente, desde la cual

(1) Esta demora se debió a las calmas. Howe's Despatch, "Gentleman's Magazine", 1778.

pudiera cruzar bien la barra. Mas después de esto, le faltó a D'Estaing corazón al ver los prácticos amedrentados; por lo cual renunció al ataque y se echó hacia afuera poniendo proa al sur.

Los oficiales de marina no tendrán más remedio que estar de acuerdo con el hombre de mar que duda ejecutar una operación contrariando el parecer de los prácticos, especialmente tratándose de una costa desconocida, pero semejante conformidad no deberá cerrarles los ojos, para contemplar otros ejemplos presentados por caracteres de tipo más elevado. Así, pues, comparemos la conducta de D'Estaing en Nueva York, con la observada por Nelson en Copenhague y Aboukir, o con la de Farragut en Mobile y Port Hudson, y resultará dolorosamente palpable la inferioridad del general francés, como jefe militar, si nos atenemos para juzgarle a las consideraciones militares que obraron en el asunto, abstracción hecha de todas las demás que pudieran mediar. Nueva York era precisamente el centro del poderío británico; y su caída no tenía más remedio que haber abreviado la guerra. Sin embargo, debemos recordar en favor de D'Estaing que, además de las consideraciones militares, tenía que atender a otras, que pesaban igualmente sobre él. El almirante francés tenía, sin duda alguna, instrucciones de su gobierno muy semejantes a las que dio aquel ministro francés anteriormente aludido; y siendo así, es muy probable pensara que Francia nada iba a ganar con la rendición de Nueva York, la cual, si bien podría haber conducido a la paz entre Inglaterra y América, dejaba, en cambio, libre a la primera para dirigirse con todo su poder contra su nación. Bastante menos que esto se hubiera necesitado para decidir su vacilante ánimo, en la empresa de arriesgarse, con su flota, para pasar la barra de Nueva York.

Howe fue más afortunado que D'Estaing, porque no tuvo como él que atender a distintos designios. Habiendo escapado de Filadelfia y salvado a Nueva York, por su diligencia, aún le quedaba reservado el honor de salvar a Rhode Island, con sus movimientos siempre rápidos. Empezaban ahora a llegar, por separado, los buques de guerra pertenecientes a una flota inglesa que había sido despachada de Inglaterra. El 28 de julio recibió Howe noticias de que la escuadra francesa, desaparecida con rumbo al sur se la había visto navegando hacia Rhode Island. En cuatro días alistó Howe su flota para salir a la mar, pero debido a vientos contrarios, no pudo alcanzar la Punta Judith hasta el 9 de agosto. Allí dió fondo con sus buques y supo que D'Estaing había pasado, el día anterior, por delante de las ba-

terías, fondeando, entre las islas Gould y Canonicut (1). Los pasos del Oeste y del Seakonnet habían sido también ocupados por los buques franceses y la flota estaba lista para apoyar al ejército americano, en el ataque que se iba a verificar contra las fortificaciones británicas.

La llegada de Howe desbarató todos los planes de D'Estaing, a pesar de que las fuerzas del primero apenas sumarían las dos terceras partes de las del segundo. Con las brisas del SO., reinantes en el verano, que soplan directamente hacia el interior de la bahía, resultaba D'Estaing expuesto a cualquier ataque que su adversario quisiera hacerle. La noche del mismo día a que nos referimos poco ha, cambió el viento inesperadamente, rolándose al NO., con lo que D'Estaing se puso en seguida en movimiento, dirigiéndose mar afuera.

Howe, que no se había creído bastante fuerte para atacar, quedó sorprendido por este acto imprevisto, pero dio también la vela para conservar el barlovento, transcurriendo un período de veinticuatro horas, durante el cual no se hizo más que maniobrar para obtener ventajas; después, sobrevino la noche del 11 de agosto en que se desencadenó un violento temporal que dispersó a ambas flotas. Los buques de las dos escuadras sufrieron grandes averías y, entre otras, hubo barco como el *Languedoc* (buque insignia francés de noventa cañones), que perdió su timón y quedó totalmente desarbolado. En cuanto pasó el temporal, dos navíos ingleses de cincuenta cañones cada uno y en disposición de combate, se encontraron, respectivamente, con el *Languedoc* y el *Tonnant*, de ochenta cañones, que sólo tenía un palo en pie. Al ver estas condiciones, los dos buques ingleses atacaron; pero sobrevino la noche y cesaron el combate con la intención de renovarlo, otra vez, al día siguiente. Cuando amaneció había ya otros barcos franceses alrededor y, por tanto, la ocasión se había perdido.

Es digno de notar que uno de los comandantes era Hotham, que diez y siete años después, era almirante y mandaba en jefe la es-

(1) La mayor parte de las relaciones dicen entre la isla de Goat y Canonicut, pero la posición que acabamos de decir parece más probable. Los nombres "Goat" y "Gould" (escrito con frecuencia "Bold"), se confunden fácilmente. Después de haber escrito lo anterior, el autor tuvo la suerte de obtener en París un mapa manuscrito de aquella época. En él se ve que el fondeadero tomado fue cerca de Canonicut de través con el puerto de la isla Coaster, estando señalada esta última con el nombre de "L'Isle d'Or o Golde Isle". El croquis, aunque exacto en sus principales detalles, contiene una porción de equivocaciones que le dan, aún, mayor aspecto de autenticidad, porque parecen ser enteramente las equivocaciones cometidas por un extranjero al levantar apresuradamente el plano, bajo la urgencia de las circunstancias, y en un intervalo de tiempo que no debió pasar de veinticuatro horas.

cuadra del Mediterráneo, en la ocasión aquella que Nelson quedó tan mortificado por su pacífica satisfacción de haber apresado tan sólo dos barcos: «Nosotros debemos estar contentos —decía él—, hemos tenido un buen día». A lo que contestó Nelson en seguida con este dicho célebre y característico: «Si hubiésemos apresado diez buques y permitido la huída al undécimo, habiendo podido apresarlo, jamás podría yo haber llamado a esto un buen día».

La flota inglesa se retiró a Nueva York y los franceses se reunieron de nuevo en la entrada de la bahía de Narragansett, pero D'Estaing estimó que no había de poder mantenerse allí en razón a las averías sufridas por la escuadra, y salió para Boston el 21 de agosto. Rhode Island quedó, por consiguiente, abandonado a los ingleses que lo conservaron en su poder un año más, evacuándolo después por razones estratégicas. Howe, por su parte, reparó diligentemente sus barcos, y salió de nuevo para Rhode Island no bien supo que los franceses se encontraban allí; pero en el camino se cruzó con un buque que le traía aviso de que iban para Boston, por lo que enmendó el rumbo y los siguió hasta dicho puerto, donde los encontró muy bien defendidos para que pudieran ser atacados. Tomando en consideración su forzada vuelta a Nueva York, las reparaciones que necesariamente hubo que hacer, y el hecho de que llegase a Boston, solo cuatro días después que los franceses, puede creerse que Howe demostró hasta el final la misma actividad que caracterizó desde un principio sus operaciones.

Apenas se había cambiado un tiro entre ambas flotas y, sin embargo, la más débil había demostrado ya plena y evidentemente la superioridad táctica que tenía sobre la más fuerte. Con excepción de las maniobras hechas para conservar el barlovento tras la salida de D'Estaing de Newport, (de cuyas maniobras no se han conservado noticias concretas) y de las disposiciones tomadas por Howe para recibir el ataque que esperaba en la bahía de Nueva York, las lecciones todas no son tácticas sino estratégicas y de aplicación completa a nuestros días. La enseñanza principal que, sin duda alguna, hay entre ellas, es el valor que tienen la prontitud y vigilancia, combinadas con el conocimiento de la profesión.

Howe supo el peligro que corría por avisos que de su patria le llegaron tres semanas después de haber salido D'Estaing de Tolón. Tuvo que reunir los buques que cruzaban dentro y fuera de Chesapeake, sacar de Nueva York y Rhode Island los navíos de líneas que allí tenía para incorporarlos al resto de sus fuerzas, embarcar los

víveres de un ejército de diez mil hombres, llevarlos a Delaware —en lo que empleó diez días, inevitables— y volver otra vez a Nueva York.

D'Estaing llegó diez días después que Howe a Delaware, doce a Sandy Hook y solamente le ganó uno de ventaja en la entrada de Newport, habiendo estado fondeado diez días fuera del puerto, antes de resolverse a darse a la vela y entrar en él. Un cronista inglés, que formaba parte de la escuadra, hablando de los trabajos incesantes llevados a cabo desde el 30 de junio (día en que el ejército inglés alcanzó a Navesink) hasta la llegada de la flota francesa el 11 de julio, dice: «Lord Howe asistía en persona a los trabajos, como de costumbre, y con su presencia despertaba el celo y actividad de los oficiales y la gente». En esta cualidad, presentó Howe contraste manifiesto con su simpático pero indolente hermano, el General del Ejército de igual apellido.

La misma diligencia y vigilancia caracterizaron el resto de sus operaciones. Tan pronto como los navíos franceses se dirigieron hacia el Sur, buques vigías o exploradores le siguieron, continuándose los preparativos que se hacían para perseguirlos, especialmente lo referente a brulotes. El último buque que se incorporó procedente de Inglaterra, cruzó la barra de Nueva York el 30 de julio, y el 1º de agosto quedaba la flota lista para salir a la mar con cuatro brulotes. Los acidentes del viento retardaron sus movimientos subsiguientes; pero de todos modos, según hemos visto, llegó tan sólo un día después de la entrada del enemigo en Newport, cosa que con la inferioridad numérica de sus fuerzas, no hubiera podido evitar. Pero el objeto del enemigo a que no pudo oponerse, lo frustró con su presencia. No bien se encontró D'Estaing en Newport, que ya hubiera querido verse fuera. La posición escogida por Howe era excelente, estratégicamente considerada, porque estando situado a barlovento con respecto a los vientos más frecuentes, y contando la escuadra francesa con la dificultad de tener que salir de vuelta y vuelta por la estrecha entrada del puerto, quedaban expuestos sus buques si lo intentaban, a ser atacados uno a uno; mientras que si por desdicha el viento se quedaba, entonces el Almirante no contaba más que con su propia habilidad para salvar los barcos de su escuadra.

Cooper, en una de sus novelas titulada *Los dos Almirantes*, pone en boca de su héroe una frase que dirige éste a un amigo suyo, discutidor, al que dice: «que si no hubiese estado en el camino de la buena suerte no hubiera podido aprovecharse de ella». Pues bien: la salida de los franceses, el temporal subsiguiente y las averías resultantes, representan todo lo que vulgarmente se llama suerte; pero

si no hubiese sido por la presencia de Howe sobre la Punta Judith, que constituía una amenaza para los franceses, éstos se habrían librado del temporal, pues, en vez de pasarlo fuera, lo habrían pasado dentro, fondeados sobre sus anclas. La energía de Howe y la confianza en sí mismo como hombre de mar, lo puso, pues, en camino de la buena suerte, no siendo justo negarle la participación activa que tuvo para conseguirlo. A no haber sido por él, el temporal por sí solo no habría salvado a las fuerzas británicas en Newport (1)

Habiendo reparado D'Estaing sus barcos, salió con el total de sus fuerzas para la Martinica el 4 de noviembre, el mismo día que el Comodoro Hotham salía de Nueva York para los Barbados con cinco buques de sesenta y cuatro y de cincuenta cañones y un convoy de 5.000 hombres destinados a la conquista de Santa Lucía. En el camino les cogió un fuerte temporal que causó en la escuadra francesa más averías que en la inglesa, habiendo perdido en él la capitana francesa sus masteleros mayor y mesana. Estas averías y el hecho de que doce buques de guerra, cuyos movimientos no se veían embarazados por nada, llegasen a la Martinica tan sólo un día antes de la llegada de un convoy de cincuenta y nueve transportes ingleses a las Barbados, que están cien millas más allá, habla mal de la habilidad profesional de los Capitanes franceses, y sabido es que ésta, ahora, como antes, es factor decisivo en la guerra naval.

El Almirante Barrington, Comandante en jefe de las fuerzas de

(1) La llegada de la flota francesa a las costas de América es un suceso grande y notable; pero, sin embargo, sus operaciones no han tenido todos los resultados que se hubieran podido esperar, debido a una porción de circunstancias desfavorables e imprevistas, las cuales, aunque no restan por ningún concepto mérito y buena intención a nuestro gran aliado, hacen, sin embargo, que haya disminuído en alto grado la importancia de sus servicios. La duración de la travesía ha sido desde luego una verdadera desdicha, porque con solo haber hecho un viaje de duración ordinaria, Lord Howe se hubiera visto obligado a capitular con todos los buques de guerra y transportes que había en río Delaware, y Sir Henry Clinton habría participado, él y sus tropas, de la suerte de Burgoyne, si no peor, a menos de ser favorecido por fortuna mejor de la que generalmente acompaña a los hombres de su profesión en circunstancias semejantes. A la larga travesía del Conde D'Estaing se siguió un reconocimiento en Sandy Hook que nos perjudicó por dos conceptos diversos: primero, porque frustró la empresa proyectada contra Nueva York y contra los buques y tropas encerradas en dicha plaza; y segundo, por la dilación que hubo para entrar en el puerto de Nueva York a causa de los sondeos verificados para determinar el agua de la barra, cosa esencial por otra parte. Pero aún hay más: después de estar convenida y arreglada la tentativa sobre Rhode Island y cuando estaba precisamente en curso de ejecución, se interpuso Lord Howe con los buques ingleses, con el solo objeto de llamar la atención de la flota francesa y llevarla lejos de la isla, en lo que tampoco fuimos afortunados, porque el Conde no volvió a la isla antes del 17, a pesar de haber salido de ella el 10, así que las operaciones de tierra sufrieron el retraso consiguiente, quedando todo expuesto a un fracaso en el caso que la escuadra de Byron hubiese llegado. — Carta de Wasington. 20 de agosto de 1778.

las Barbados, mostró la misma energía que Howe. Los transportes llegaron el 10; las tropas quedaron a bordo de los buques y el 12 por la mañana salieron para Santa Lucía, donde fondearon el 13, a las tres de la tarde. La misma tarde quedaron en tierra, desembarcadas, la mitad de las tropas y el resto lo efectuó a la mañana siguiente. En seguida, buscaron y se apoderaron de un puerto mejor, y ya estaba el Almirante a punto de llevarse allá los transportes, cuando la aparición de D'Estaing se lo impidió. Toda la noche siguiente estuvieron los transportes espiándose para colocarse detrás de los buques de guerra, que se fondearon atravesándose en la entrada de la bahía, tomando precauciones especiales para reforzar las dos extremidades de la línea, a fin de impedir que el enemigo pasase, penetrando en la tierra y el extremo de barlovento de la línea, como lo efectuaron después los ingleses, algunos años más tarde, en el combate de Aboukir. Los franceses sumaban mucho más del doble de fuerzas que los ingleses; y si éstos quedaban destruídos, los transportes y tropas caerían, sin duda alguna, en el garlito.

D'Estaing pasó dos veces a lo largo de la línea inglesa, recorriéndola de Norte a Sur y cañoneándola a larga distancia, pero sin fondear. Efectuado esto, abandonó sus intenciones sobre la flota y se dirigió a otro puerto formado por una bahía, donde desembarcó algunos soldados y atacó las posiciones ocupadas por las tropas inglesas, operación en que fracasó también, y entonces se retiró a la Martinica, con lo que la guarnición francesa, que había sido acorralada hacia el interior de la isla, quedó abandonada y tuvo que rendirse.

Creemos innecesario detenernos a considerar la admirable presteza conque obró el Almirante Barrington, a cuya personalidad y habilidad de disposiciones se debió, sin duda alguna, este éxito estratégico de tanto valor, porque así fue. Santa Lucía era la isla inmediata al Sur de Martinica y el puerto de Gros Ilot, situado en su extremidad Norte, era una posición singularmente favorable para la vigilancia del depósito francés de Fort Royal, principal estación de los adversarios en las Antillas. Santa Lucía fue desde donde Rodney los persiguió más tarde antes de llevar a cabo su gran acción de 1782.

La falta de información precisa, produce vacilación para condenar a D'Estaing por este sensible fracaso. Su responsabilidad depende de la clase de viento reinante, que pudo ser flojo sobre tierra, y de la facultad que tuviera para fondear. Sea lo que quiera, el caso es que pasó dos veces a lo largo de la línea enemiga, dentro del tiro de cañón y, sin embargo, no provocó una acción decisiva. Su conducta fue cri-

ticada desfavorablemente, por el gran Suffren, que entonces era uno de sus Comandantes (1).

De esta manera, se indemnizaron los ingleses de la pérdida de la Dominica, que fue tomada el 8 de septiembre, por el Gobernador francés de la Antillas. Allí no había escuadra inglesa y por lo tanto, no encontraron dificultades para conseguir su captura. El valor que tenía la Dominica para los franceses queda ya expuesto; y conviene fijarse bien en estos dos ejemplos de la Dominica y Santa Lucía para dar mayor fuerza a lo dicho anteriormente respecto a la posesión de las islas pequeñas, la cual depende solo de la preponderancia naval.

De la opinión que cada uno tenga acerca de este principio, dependerá la crítica que se haga de la acción siguiente de D'Estaing, relatada a continuación.

A la toma de Santa Lucía siguieron seis meses de una quietud casi absoluta. Los ingleses fueron reforzados por la flota de Byron, que tomó el mando en Jefe; pero a los franceses se le unieron también diez barcos más, todos ellos navíos de línea y quedaron por tanto siendo superiores, numéricamente. A mediados de junio salió Byron con su flota para proteger un gran convoy de buques mercantes que iban para Inglaterra, acompañándolo hasta franquearlo fuera de las islas. D'Estaing envió entonces una expedición muy reducida que se apoderó sin dificultad de San Vicente el 16 de junio de 1779, y el 30 del mismo mes salió con toda su flota para atacar la isla Granada. Fondeó sobre Georgetown el 2 de julio, desembarcó sus soldados y el 4 del citado mes capituló la guarnición de la isla, compuesta de 700 hombres. Mientras tanto, Byron había sabido la pérdida de San Vicente y el ataque proyectado contra Granada, por lo que salió con un gran convoy de barcos cargados de tropa y veintiún navíos de línea, dispuesto a reconquistar la posición perdida y libertar la amenazada. En el camino recibió noticias seguras de estar los franceses frente a Granada, en vista de lo cual se dirigió hacia dicha isla, doblando su extremidad NO. al amanecer del día 6 de julio. De su aproximación habían dado cuenta el día anterior a D'Estaing, que estaba fondeado (1) temeroso de que las corrientes y brisas flojas le echasen muy a sotavento, caso de dejar el fondeadero. Cuando se avistaron los ingleses, los franceses se pusieron en movimiento, pero el confuso tropel que formaban sus barcos, le impidió a Byron reconocer desde luego la desproporción de fuerza existente, pues, él no contaba con más de veintiún navíos de línea y los franceses tenían veinticinco.

(1) Véase el Capítulo XII. — Clarividencia de Suffren.

(1) El fondeadero de D'Estaing, se indica por el ancla que hay en la figura.

Byron hizo señal de «caza general», y como el desorden de la flota francesa obligó a formar línea sobre el buque más a sotavento, los ingleses pudieron can facilidad conservar la ventaja del viento, bajo la cual se aproximaron a su adversario.

Por lo tanto, cuando empezó la acción, los franceses estaban hacia el Oeste con su línea parcialmente formada sobre la amura de estribor, proa al Norte; la retaguardia en desorden, a barlovento de la vanguardia y centro (Lámina X, A). Los ingleses navegaban con viento bonancible, gobernando al S ¼ SO. con el viento por babor (A), quedando situados entre la isla y el enemigo, aproximándose los buques de ambas cabezas en dirección ligeramente inclinada, pero dirigidos principalmente hacia la retaguardia francesa, que aun estaba por formar; el convoy inglés quedaba entre su propia flota y la isla bajo la vigilancia y cuidado especial de los tres buques (A, a) que en este momento fueron llamados a entrar en línea. Cuando se ordenó la caza general de que se ha hecho mención, los tres buques ingleses más rápidos, entre los que se encontraba el del segundo Jefe, Almirante Barrington, entraron en fuego con la retaguardia y centro francés, sin apoyo aparente (b), y sufrieron mucho con la concentración consiguiente de fuegos que verificaron sobre los mismos. Cuando llegaron a estar tanto avante con el último buque de cola, viraron por redondo, tomando de la misma vuelta que los franceses, quedando por detrás de ellos a barlovento suyo y con la proa al Norte. Casi al mismo tiempo, vió ondear Byron la bandera francesa sobre los fuertes de la isla, por lo que vino en conocimiento de su rendición que ignoraba. En seguida, hizo señales para virar por redondo, sucesivamente, dándole orden a los buques avanzados que formasen en línea de combate para sostén mutuo, cesando la caza general, bajo cuya forma se había combatido hasta entonces. Mientras que el cuerpo principal de la escuadra navegaba aún hacia el Sur, con el viento por babor, tres navíos llamados *Cornwall, Grafton* y *Lion* (c), en cumplimiento estricto de la señal que ordenaba empeñar combate de cerca, se había pasado muy a sotavento de los otros, atrayendo sobre sí la mayor parte de los fuegos de línea enemiga. Estos buques sufrieron mucho, tanto sus arboladuras como dotaciones; y aunque protegidos, al fin, por los navíos avanzados, cuandos estos se aproximaron hacia el Sur, en vuelta encontrada, no pudieron después virar por redondo (B, c' c") y mantenerse con la flota, con lo cual quedaron por su popa y cayeron sobre los franceses.

La suma de las averías sufridas por los ingleses recayó, pues, sobre estos tres barcos, sobre los otros tres avanzados, mandados por

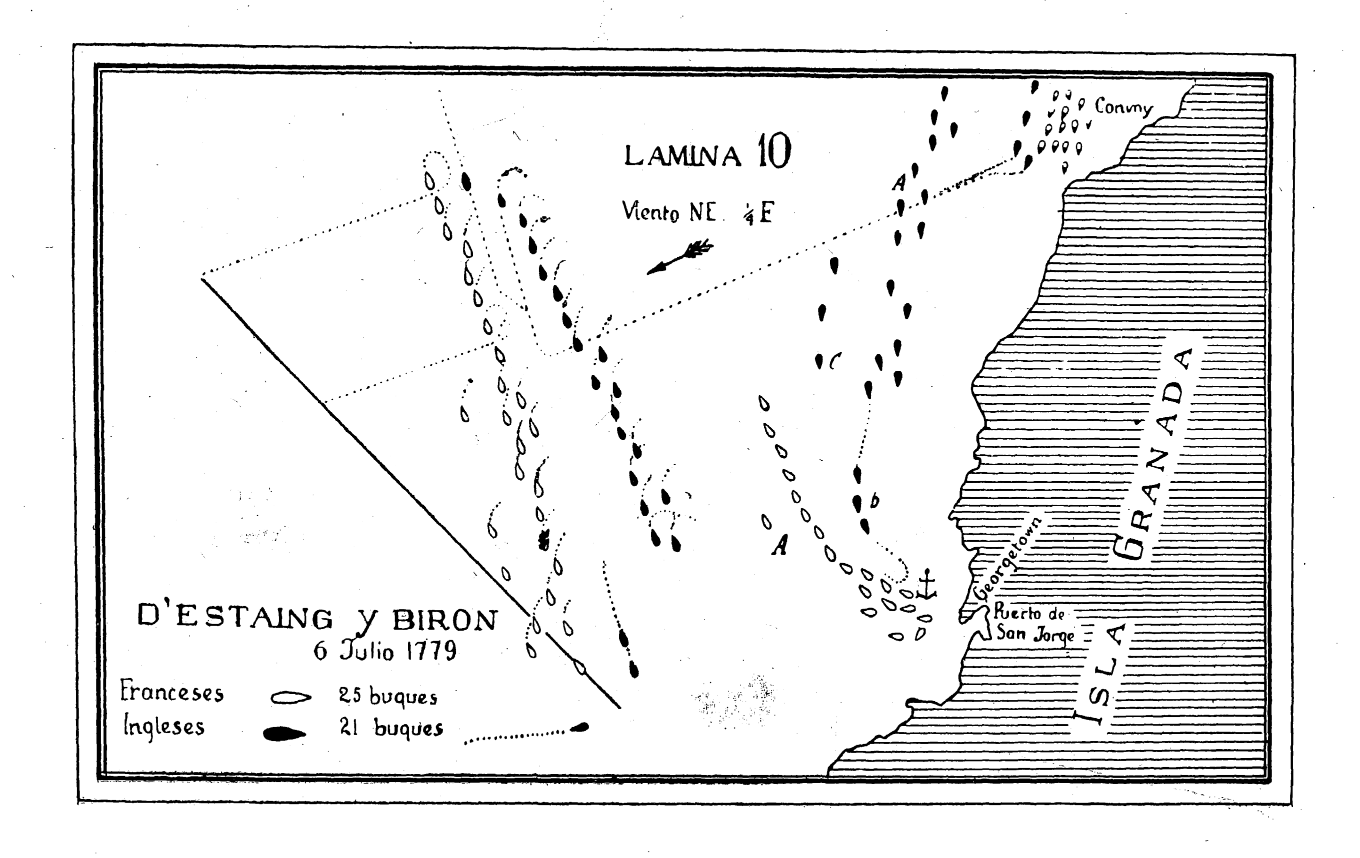
Barrington y sobre dos más de la retaguardia (A, a), los cuales, viendo a la vanguardia tan comprometida, no siguieron el movimiento sucesivo que se ordenó, sino que arribaron, dirigiéndose a tomar sus puestos a la cabeza de la línea (B, a, a'), acción que se parece mucho a la que ejecutó después Nelson en Cabo San Vicente, que tanta celebridad le dió, si bien esta envuelve en sí menos reponsabilidad (1).

Byron había efectuado su ataque valido de la iniciativa que tenía por contar con la ventaja del viento y con el desorden de la retaguardia francesa. Pero deberá observarse, que aunque fuera muy de desear no perder tiempo en el ataque a los franceses para poder aprovecharse bien de su confusión, es muy discutible la acción de haber permitido a los tres barcos de Barrington que se separasen del resto de la escuadra tanto como lo hicieron. La caza general debe permitirse y es conveniente, cuando por la superioridad numérica original o adquirida, o bien por la situación general, los primeros barcos que entren en acción no hayan de quedar abrumados por la superioridad numérica del contrario ni tampoco reducidos a sufrir una concentración grande de fuegos antes de que les llegue el socorro de los suyos. También debe emplearse cuando haya probabilidades de que el enemigo pueda escapar, a menos que no se echen encima de él con prontitud; pero nada de esto sucedía aquí. No debería, pues, haberse permitido al *Cornwall, Grafton* y *Lion* que adoptaran una resolución que permitía y casi obligaba al enemigo a concentrar desde luego su fuego en vez de repartirlo. Los detalles del asunto no son lo suficientemente precisos para permitir otros comentarios distintos de los que implica el señalamiento de las referidas equivocaciones; otra cosa envolvería en sí, necesariamente, un cargo hacia el Almirante.

Los franceses habían permanecido hasta este instante estrictamente a la defesiva, siguiendo su constante práctica del asunto, ofreciéndoles ahora una oportunidad para tomar la ofensiva, en la que D'Estaing podría atestiguar sus caulidades profesionales y demostrar

---

(1) Uno de estos barcos era el **Monmouth,** de sesenta y cuatro cañones (a'); y se dice que los Oficiales franceses del buque insignia bebieron a la salud del Comandante del "pequeño barco negro". Los nombres de los barcos, como los de las familias, han tenido frecuentemente su historia. Hubo otro buque **Monmouth,** que veinte años antes había atacado y apresado, prácticamente, al **Foudroyant,** navío de ochenta y cuatro cañones, de los más hermosos que había en la marina francesa. El referido buque lo mandaba entonces el Capitán de Navío Gardiner, el mismo que mandaba el buque insignia de Byng en el combate que fue causa de su ejecución, y el disgusto que le produjo el resultado que tuvo aquel asunto, lo condujo después a este atrevido y desigual combate en el que perdió la vida. El mismo barco, que tanto sufrió aquí en Granada, lo veremos tres años más tarde riñendo un combate igualmente tenaz, en la India, pero ya se encontraba al mando de otro Comandante.


LAMINA 10
Viento NE ¼ E
Convoy
A
A
A
b
c
Georgetown
Puerto de
San Jorge
ISLA GRANADA
D'ESTAING Y BIRON
6 Julio 1779
Franceses 25 buques
Ingleses 21 buques

que había comprendido la situación del momento. Ambas flotas navegaban con el viento por estribor, proa al Norte (B, B, B), los franceses a sotavento. Estos últimos habían recibido pocas averías en el aparejo, a pesar de lo cual su línea no estaba en perfecto orden; pero los ingleses, debido a lo mal que habían hecho el ataque, tenían siete buques con serias averías en el aparejo y de ellos cuatro —el *Monmouth* (a'). *Grafton, Cornwall* (c') y *Lion* (c")— estaban desarbolados. Los tres últimos quedaban a las tres de la tarde como a una legua por la popa del resto de su línea y muy a sotavento de ella, estando, pues, más cerca de los franceses que de los ingleses, los cuales se veían necesariamente obligados a acortar vela y reducir su andar de acuerdo con el que llevaban los barcos averiados que permanecían en la línea. En estas condiciones, se comprende bien las dificultades con que tropezaría una flota cuyas averías estaban concentradas sobre unos cuantos barcos, en vez de estar repartidas sobre todos; los diez o doce que estaban intactos prácticamente, no tenían más remedio que arreglarse a lo que de sí podían dar los otros. D'Estaing se encontraba ahora con veinticinco buques, situado a sotavento de Byron, que solo contaba con diez y siete o diez y ocho, capaces de sostenerse unidos, pero todos ellos menos rápidos y manejables que los de su adversario, quien además veía la falta de libertad que tenía Byron en sus movimientos tácticos por el cuidado que requería el convoy situado a barlovento y la defensa de tres barcos desarbolados que quedaban a sotavento. En estas circunstancias se presentaban al Almirante francés tres maneras de proceder:

1ª Forzar de vela hacia avante y virar después sucesivamente para colocarse entre Byron y el convoy, echando sus fragatas contra éste.

2ª Virar con toda su flota unida y dirigirse hacia la línea inglesa para provocar una acción general.

3ª Virar por avante y copar los tres buques desarbolados que quedaban por su popa, con lo cual se conseguiría provocar una acción general con menos riesgos.

Pero ninguna de estas tres cosas hizo. Con respecto a la primera determinación, escribió a su Patria cuando supo las críticas que por ello le hacían en la escuadra, diciendo que su línea estaba muy desordenada para permitirlo; pero fuese la que fuera la irregularidad técnica que hubiese, es difícil creer, dada la velocidad relativa de ambas flotas, que la tentativa no hubiera podido realizarse. La tercera alternativa era la que, probablemente, presentaba mayores ventajas, porque aseguraba la separación entre el cuerpo principal del enemigo

y los buques desarbolados, cosa que, probablemente, habría llevado al Almirante inglés a efectuar un deseperado ataque en condiciones muy azarosas y comprometedoras. Se sabe por testimonios ingleses que Byron dijo que habría tenido que arribar de nuevo si hubiesen intentado algún ataque sobre los navíos aislados. A las tres de la tarde, D'Estaing viró por avante con la totalidad de sus fuerzas y formó su línea sobre el buque más a sotavento (1), arrumbando de nuevo al Sur,

Los ingleses imitaron este movimiento, excepto el buque de vanguardia *Monmouth* (a'), el cual, encontrándose con muchas averías y en condiciones muy malas para maniobrar, siguió hacia el Norte, y lo mismo sucedió a los tres buques separados. Dos de estos (c') continuaron hacia el Norte y pasaron una vez más bajo los fuegos franceses; pero el *Lion* (c''), incapaz de luchar con el viento, se puso en popa, pasando por delante de las proas de los buques enemigos y dirigiéndose a Jamaica, que distaba unas mil millas del sitio en que se encontraba, sin que en su huída experimentase persecución alguna de parte de los enemigos. Tan solo un simple transporte fue el exclusivo trofeo marítimo que sacaron los franceses. «Si la práctica marinera del Almirante hubiese estado al nivel de su valor —escribía el célebre Suffren que mandaba entonces el buque francés de la vanguardia— no hubiéramos permitido que se nos escaparan cuatro buques desmantelados».

«D'Estaing, a la edad de 30 años, había pasado del ejército a la marina con el prematuro rango de Contraalmirante. La marina no fiaba mucho en sus conocimientos técnicos cuando estalló la guerra, y puede decirse, con seguridad, que esta opinión resultó plenamente justificada por la conducta que observó durante toda ella» (1).

«Bravo como su espada, D'Estaing fue siempre el ídolo del soldado y del marinero; pero le faltó en varias ocasiones autoridad moral sobre sus Oficiales, a pesar de la protección marcadísima que el Rey tuvo para con él» (2).

Además de la incapacidad de D'Estaing como hombre de mar, existe otra razón que los historiadores franceses dan usualmente para explicar la impotente acción ejercida por él en esta ocasión, y fue,

---

(1) La línea BC muestra la dirección final de la línea de combate francesa; el buque de sotavento (o) viró y ocupaba la posición (o') cuando los demás buques tomaron puesto por su popa. Aunque formase su línea en igual sentido y dirección paralela. En esta nueva línea, los buques desarbolados (c'), que a duras penas sostenían su rumbo en la dirección anterior, podían navegar con más facilidad.

(1) **CHEVALIER: Historia de la Marine Francaise.**

(2) **GUERIN: Hist. Maritime.**

según ellos dicen, que conceptuó a Granada como el objetivo real de sus esfuerzos, considerando a la flota inglesa como asunto muy secundario. Ramatuelle, táctico naval que sirvió activamente en esta guerra y escribió bajo el Imperio, cita este caso, que une al de Yorktown y otros más, como ejemplo patente de lo que debe constituir la verdadera política de la guerra naval. Sus palabras, que reflejarán probablemente la opinión general de los marinos franceses de esta época, son expresión fiel de la política seguida por los gobiernos de su país y merecen algo más que una pasajera mención, porque envuelven en sí principios dignos de la más seria discusión. Dice así:

> «La marina francesa ha preferido siempre la gloria de asegurar o conservar una conquista, a la más brillante quizás, pero ciertamente menos real de apresar algunos barcos, y con esto se ha aproximado más de cerca al verdadero fin propuesto en la guerra. Porque en efecto; ¿qué habría significado para Inglaterra la pérdida de unos cuantos barcos? El punto esencial estriba en atacarlos en sus posesiones, manantial inmediato de su riqueza comercial y de su poderío marítimo. La guerra de 1778 suministra ejemplos que prueban la abnegación de los Almirantes franceses, hacia los verdaderos intereses de la Patria. La conservación de la isla Granada; la toma de Yorktown, donde se rindió el ejército inglés; la conquista de la isla de San Cristóbal, resultados fueron de grandes combates en los que se permitió al enemigo retirarse sin molestia, con preferencia a arriesgarse en concederle la probabilidad de que prestase socorro a los puntos atacados».

La consecuencia anterior no resulta exacta más que en el caso particular de Granada. Nadie negará, ciertamente, que hay momentos en que debe renunciarse o posponerse un hecho militar en favor de otro mayor o más decisivo. La situación de De Grasse en Chesapeake, el año 1781, teniendo en su mano la suerte de Yorktown, la vemos aquí unida a la de D'Estaing en Granada. ¡Como si ambos casos fueran iguales! Ambos se justifican igualmente, pero no porque su respectiva ejecución fuese la apropiada a los casos particulares de que hablamos, sino porque se basan en un principio general. Ahora bien; ¿es juicioso este principio? Sin querer, se hace traición el escritor citado, en sus ideas, cuando inconscientemente dice: «unos cuantos barcos». Porque en los combates navales no es general que perezca, de un solo golpe, toda una Marina; de suerte que unos cuantos barcos, quiere decir, en términos corrientes, una victoria naval. Así, por

ejemplo, en el famoso combate de Rodney se apresaron tan solo cinco navíos, y sin embargo, se salvó Jamaica.

Con objeto de determinar la rectitud de este principio, deducido de los dos casos anteriores (porque el de San Cristóbal se discutirá más tarde), es necesario examinar cuál era, en cada caso, la ventaja perseguida y cuál el factor determinante del éxito. En Yorktown, la ventaja que se buscaba era la captura del ejército de Cornwallis; el objetivo era la destrucción de la fuerza militar, organizada, que el enemigo poseía en tierra. En cuanto a Granada, el objetivo propuesto era la posesión de un pedazo de territorio de valor militar no muy crecido, porque notemos que si estas pequeñas Antillas habían de conservarse manteniendo fuerzas en todas ellas, entonces, se necesitaba tener muchos destacamentos cuyo sostén mutuo dependía solo de la marina . Estos destacamentos, por grandes que fueran, estaban sujetos a ser vencidos separadamente si no contaban con el auxilio de la marina; y para tener superioridad naval constante precisaba, ante todo, aniquilar la marina del enemigo.

Granada, situada como estaba cerca de las Barbadas y Santa Lucía, a sotavento de estas islas, fuertemente ocupadas por los ingleses, constituía para los franceses una posición singularmente débil; así que, una política militar juiciosa con respecto a las mismas, demandaba se fortificara y guarneciera bien una o dos de ellas, con objeto de servir de bases navales de operaciones, dejando confiada la defensa de todas las demás al cuidado de las escuadras. Aparte de esto, solo se necesitaba dotarlas de seguridad suficiente para que pudieran soportar los ataques verificados por cruceros o corsarios aislados.

He aquí los objetivos de la contienda. Ahora bien; ¿cuál era en esta ocasión el factor determinante de ella? Sin duda alguna, la marina, o sea la fuerza militar organizada a flote. La suerte de Cornwallis dependía, en absoluto, del mar. Consideramos inútil detenernos en analizar el resultado que habría tenido, si la diferencia de fuerzas habida en el empeño del 5 de septiembre de 1781, en vez de haber estado a favor de De Grasse, hubiese sido al contrario; es decir, que los franceses, en lugar de contar con cinco buques más que los ingleses, se hubieran encontrado con cinco menos. Tal como fue, sucedió en realidad que cuando De Grasse empezó el combate tenía sobre los ingleses una superioridad semejante a la que se obtiene después de haber librado una lucha muy reñida. Así, pues, la cuestión que De Grasse tenía que resolver, era si debía arriesgar una victoria decisiva y casi cierta sobre las fuerzas organizadas del enemigo en tierra, a cambio de la esperanza de alcanzar ventaja mucho más du-

dosa sobre las fuerzas organizadas a flote. Pero notemos que aquí no se trataba de Yorktown, sino de Cornwallis y su ejército. Varían mucho las cosas, según la manera como se las presenta.

Sentada así la cuestión —y no es posible hacerlo de otra manera— no puede darse más que una respuesta y repárese, sin embargo, que en los dos casos que se le presentaban a De Grasse, *ambos,* tenían por objetivo las fuerzas organizadas del enemigo.

No así a D'Estaing en Granada. Su superioridad numérica sobre los ingleses, era casi tan grande como la de De Grasse: la alternativa presentada era, de un lado, la fuerza organizada a flote, y del otro, la posesión de una isla pequeña y fértil, pero sin importancia militar. Se dirá que Granada era una fuerte posición defensiva, pero la fuerza intrínseca no da importancia alguna, si la posición carece al fin de valor estratégico. Por salvar la isla rehusó D'Estaing hacer uso de la enorme ventaja que la fortuna le había concedido sobre la flota contraria y, sin embargo, del resultado que tuviera la lucha habida entre ambas escuadras dependía la posesión de todas estas islas. En resumen; para poseer las Antillas se necesitaban dos cosas: primera un puerto militar, que los franceses ya tenían; y segunda, el dominio del mar. La realización de esto último no se alcanzaba multiplicando los destacamentos de las islas, sino con la destrucción de la marina enemiga, a la que con toda exactitud podemos llamar el ejército del campo. Las islas no eran más que ciudades ricas, de las cuales tan solo una o dos precisaban tener fortificadas.

Lo menos que puede decirse del principio que guió la acción de D'Estaing, es que no era exacto, puesto que al seguirlo lo llevó al error. En el caso de Yorktown, el referido principio, tal y como lo enuncia Ramatuelle, no es la razón *justificante* de la conducta de De Grasse, aunque sí es muy probable que fuese la razón *real.* Lo que justifica la acción de De Grasse es que el éxito dependía, por completo, de la posesión incontrastable del mar, tan solo durante breve intervalo de tiempo y De Grasse la tenía ya adquirida por el número de sus barcos. Si hubiera habido igualdad numérica de fuerzas, entonces, la fidelidad debida a los principios militares del honor, le habría obligado a combatir, para impedir se realizara la intentona que seguramente habría tratado de llevar a cabo el Almirante inglés.

La destrucción de «unos cuantos barcos», como Ramatuelle dice desdeñosamente, fue precisamente lo que originó la superioridad de fuerzas, causa del éxito obtenido en Yorktown. Como principio general, es este, sin duda alguna, mucho mejor objetivo que el perseguido por las flotas francesas. Claro es que hay excepciones; pero estas

excepciones se encontrarán, probablemente, en sitios en que, como Yorktown, se trate de dar una estocada directa a la fuerza militar, en el lugar en que se la encuentre y pueda; o bien como en Mahón, cuya plaza representaba para esta fuerza, la ganancia o pérdida de una base tan poderosa como apetecida. Y aún en este caso mismo de Mahón, dudoso sería determinar si la prudencia estuvo o no fuera de lugar. Si Hawke o Boscawen hubiesen sido los del desastre de Byng, de seguro que ninguno de ellos habría ido a Gibraltar a carenar y reparar las averías, a menos que por nuevos reveses causados por los franceses se hubieran visto obligados a ello en razón a tener ya averías de suma consideración.

Granada era, sin duda, objeto muy preciado a los ojos de D'Estaing, puesto que fue su único éxito. Tras fracasos como los de Delaware, Nueva York y Rhode Island, y con asunto tan humillante como el de Santa Lucía, difícil es comprender hubiese en él la confianza que expresan algunos escritores franceses. Dotado de audacia y valor personal que sabía comunicar a los que le rodeaban, se distinguió mucho siendo Almirante, dirigiendo en persona los asaltos dados contra las trincheras de Santa Lucía y Granada y meses después en un ataque infructuoso llevado a cabo en Savannah.

Mientras duró la ausencia de la escuadra francesa en el invierno 1778-79, los ingleses quedaron dueños del mar, y con solo unos cuantos buques que no habían ido a las Antillas, determinaron cambiar el teatro de la guerra continental, llevándola a los estados del Sur, donde creían contar con un gran número de parciales y adictos. La expedición se dirigió contra Georgia y tuvo tanto éxito que Savannah cayó en sus manos en los últimos días del año 1778, a cuyo hecho sucedió con rapidez la sumisión de todo el estado. Entonces extendieron las operaciones, llevándolas al interior de la Carolina del Sur, pero fracasaron, sin haber logrado la captura de Charleston.

Se envió aviso de todos estos sucesos a D'Estaing, que estaba en las Antillas, acompañando al aviso manifestaciones apremiantes del peligro en que se encontraban ambas Carolinas, diciéndosele igualmente que el pueblo murmuraba de los franceses, acusándolos de haber abandonado a sus aliados sin haberles prestado ningún servicio, cuando por el contrario, ellos se habían aprovechado de la cordial ayuda ofrecida por los bostonianos para efectuar las reparaciones precisas a su flota. Había en esta queja de falta de ayuda, verdad tan amarga, que D'Estaing se vió obligado a no hacer caso de las órdenes recibidas para volver en seguida a Europa con ciertos barcos; y en lugar de cumplimentarlas, salió para las costas de América con vein-

tidós navíos de línea, llevando en ello la mira de conseguir los dos objetivos siguientes: primero, la liberación de los Estados del Sur, y segundo, efectuar un ataque sobre Nueva York, de acuerdo con el ejército de Washington.

En efecto; hacia el 1º de septiembre se encontró D'Estaing sobre la costa de Georgia, cogiendo a los ingleses completamente desprevenidos; pero la desdichada falta de prontitud que había caracterizado la primera parte del mando de este hombre tan audaz, vino de nuevo a hacer traición a su buena fortuna. Con la detención que hizo primeramente en Savannah, se fueron como el humo días preciosos, que causaron una vez más un cambio completo de condiciones, y la aproximación de la estación de los malos tiempos, cambiando su lentitud en impaciencia, le impulsó a llevar a cabo un asalto prematuro. Desplegó D'Estaing en él su acostumbrada valentía, combatiendo a la cabeza de su columna, como lo hizo el General americano; pero el resultado de todo fue una sangrienta derrota. El sitio se levantó y D'Estaing salió en seguida para Francia, renunciando, no solamente a su proyecto de ataque sobre Nueva York, sino abandonando también los Estados del Sur, al enemigo. Así, pues, el valor que tuvo la ayuda prestada por el gran Poder Naval de Francia —presentado tan cruelmente ante los ojos de los americanos, tan solo para retirarlo después— se demostró bien claramente con el abandono rápido que los ingleses hicieron de Newport, cuya ciudad evacuaron con toda premura, al punto que supieron la presencia de la escuadra francesa en aquellas aguas. La retirada estaba ya acordada de antemano, pero la llegada de D'Estaing la convirtió en verdadera fuga.

Tras la partida de D'Estaing, que envolvió la de toda la flota francesa, —porque los buques que no volvieron a Francia se quedaron en las Antillas— los ingleses emprendieron de nuevo el ataque contra los Estados del Sur, que por un momento habían suspendido. La flota y el ejército salieron de Nueva York para Georgia en las últimas semanas del año 1779, y después de reunirse en Tybee, se dirigieron contra Charleston por el camino de Edisto. La importancia marítima de los americanos, hizo que este movimiento no pudiera estorbarse más que por algunos cruceros aislados, que cogieron a los rezagados, ofreciéndonos esto un nuevo ejemplo acerca de los escasos resultados que se obtienen con una guerra exclusiva de corso. El sitio de Charleston empezó a fines de marzo. Poco después de esta fecha, franquearon los buques ingleses la barra y fuerte de Moultrie, fondeando sin experimentar grandes averías a tiro de cañón de la plaza. El fuerte de Moultrie se redujo pronto y sin dificultades, sitiándolo

por tierra, y a su rendición siguió la de la ciudad misma, que se entregó el 12 de mayo, después de un sitio de cuarenta días. Entonces, el estado todo entero fue rápidamente sojuzgado, quedando reducido militarmente a la obediencia.

A los restos de la última flota que tuvo D'Estaing, se le incorporó ahora un refuerzo de buques venidos de Francia al mando del Conde De Guichen, el cual asumió el mando en jefe de las fuerzas que había en las Antillas, el 22 de marzo de 1780. Al día siguiente, salía el Conde para Santa Lucía, esperando sorprender dicha estación; pero el veterano Almirante Sir Hyde Parker, hombre curtido en los combates, perteneciente al antiguo tipo tradicional inglés, se encontraba fondeado de tal manera en el tendero, con diez y seis buques, que De Guichen no se atrevió a atacarlo con veintidós. La oportunidad, si es que hubo alguna, no volvió a presentarse de nuevo. De Guichen volvió a la Martinica, en cuyo punto fondeó el 27, el mismo día en que se unía a Parker, en Santa Lucía, el nuevo Comandante en jefe Rodney.

Este Almirante, cuyo nombre adquirió después celebridad universal, no era entonces más que un jefe distinguido, que contaba 62 años de edad en la fecha en que se encargó del mando donde había de conquistar reputación imperecedera. De valor distinguido, habilidad profesional y costumbres extravagantes, por no decir viciosas, cuestiones de dinero lo habían tenido desterrado en Francia en la época en que empezó la guerra. El haberse jactado en cierta ocasión de la destreza con que obraría si tuviera que habérselas con la flota francesa, caso de que las circunstancias le permitieran volver a Inglaterra, condujo a un noble francés que lo oyó, a pagar sus deudas, en cuya acción es probable que concurrieran por igual los sentimientos caballerescos del aristócrata y el puntillo de honra o amor propio nacional. A su vuelta a Inglaterra, se le dió un mando, saliendo de allá en enero de 1780 con una escuadra compuesta de veinte navíos de línea, destinados, por lo pronto, a socorrer a Gibraltar que, por aquel entonces, sufría estrecho cerco. Al llegar a Cádiz con la buena suerte que le era proverbial, se encontró una flota española compuesta de once navíos de línea, la cual se mantuvo audazmente en su puesto, hasta que fue ya demasiado tarde para escapar (1). Rodney, izó entonces la señal de «caza general», y corriéndose a sotavento del enemigo, se colocó entre ellos y el puerto, consiguiendo, a pesar de lo

(1) Drinkwater, en su historia del sitio de Gibraltar, dice que el Almirante español creyó que Rodney no iba a acompañar el convoy hasta el estrecho, sino que, por el contrario, supuso se había separado de él. Y no apercibió su equivocación hasta que fue ya demasiado tarde.

oscura y tempestuosa de la noche, volar un buque y apresar seis más. Seguidamente se dirigió con gran premura a Gibraltar, cuya plaza consiguió libertar, sacándola del grave peligro en que se encontraba por falta de víveres, terminado lo cual, dejó allí las presas y el grueso de su flota, saliendo con el resto para la estación de su destino.

A pesar de su brillante valor personal y de su habilidad profesional, que en materia táctica estuvo muy por delante de sus contemporáneos en Inglaterra, Rodney, como Comandante en jefe, pertenece más bien a la categoría de los cautelosos —o sea a la circunspecta escuela de los tácticos franceses— que no a la de los impetuosos, en la que figura Nelson por encima de todo límite. Así como con Tourville hemos visto nosotros efectuarse el cambio de los desesperados y encarnizados combates del siglo diez y siete, para transformarse en nuevos métodos de forma y parada —y casi podríamos decir de táctica frívola— que constituyó el carácter distintivo del siglo diez y ocho, asimismo veremos ahora con Rodney la transición de estos duelos ceremoniosos, en acciones hábilmente concebidas, en las cuales se aspira, al propio tiempo, a obtener resultados de mayor trascendencia. Por esta razón, sería injusto comparar a Rodney con los Almirantes franceses de su tiempo. Con una habilidad que De Guichen reconoció tan pronto como cruzaron sus espadas, Rodney buscaba el daño, la avería y no vanos floreos. Pero fueran cuales fueran los favores incidentales que la fortuna pudiera otorgarle en su camino, el objetivo principal, del cual jamás separó él su vista, fue la flota francesa; es decir, la fuerza militar organizada, que el enemigo tenía en el mar. Y el día en que la fortuna abandonó al adversario que había despreciado sus ofertas, cuando el vencedor de Cornwallis perdía la ocasión presentada para combatir a Rodney con ventaja, éste, en cambio ganaba para Inglaterra una victoria que redimía al país de la profunda ansiedad sentida, restituyéndole de un solo golpe, con excepción de Tobago, todas aquellas islas que por un momento le había arrebatado la táctica circunspecta de los aliados.

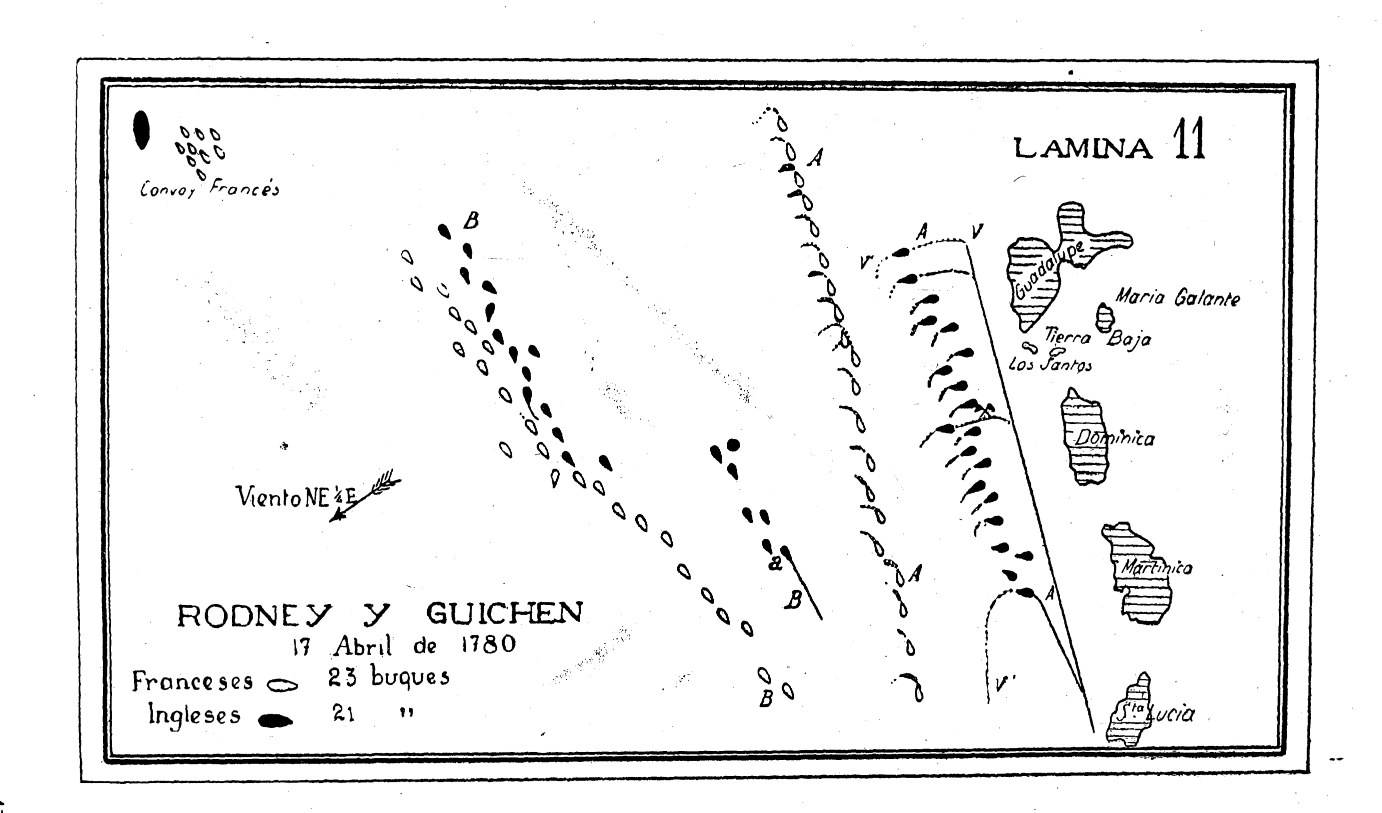
De Guichen y Rodney tuvieron su primer encuentro el 17 de abril de 1780, tres semanas después de la llegada del último. La flota francesa se encontraba navegando de vuelta y vuelta en el canal formado por la Martinica y Dominica, cuando apareció el enemigo por el SE. Se empleó un día en maniobrar para coger el barlovento, que al fin alcanzó Rodney. Las dos flotas quedaron ahora colocadas muy a sotavento de las islas [1] (Lámina XI), ambas con el viento por estribor, proa

(1) El sitio en que se dió el combate se marca en la lámina por dos banderas cruzadas.

al norte y los franceses por la mura de sotavento de los ingleses. Rodney, que navegaba forzando de vela, hizo señales a su flota, diciéndole que su intención era atacar la retaguardia y centro del enemigo con la totalidad de sus fuerzas, y cuando alcanzó la posición que creyó conveniente, les ordenó arribar ocho cuartas (o sean 90°), todos a la par, ocupando con esto la posición (A, A, A). De Guichen, viendo el peligro de su retaguardia, viró por redondo con toda su flota a la vez, dirigiéndose en su socorro. Encontrándose con esto Rodney en situación desventajosa, se puso de nuevo a ceñir, de igual amura que el enemigo, quedando ahora ambas flotas aproadas al SE. (1). Poco más tarde, hizo de nuevo señales para combatir, y una hora después, justamente al medio día, ampliaba la señal dada, con la orden de que «cada buque arribase y gobernase en demanda de su contrario en la línea enemiga» (así dice su misma comunicación). Esto, que suena a aquella vieja historia de barco con barco, lo explica Rodney diciendo que su intención fue buscar al momento un adversario, pero no precisamente aquel que le correspondiese en el orden numérico. Sus propias palabras son: «En una posición oblicua, para mis buques de cabeza pudieran atacar a los primeros navíos del centro, combatiendo con toda la flota británica los dos tercios de la del enemigo» (B, B). La causa principal de la dificultad y mala inteligencia que se originó después, parece que provino de defectos del libro de señales. El resultado fue que en vez de hacer lo que el Almirante deseaba, el buque cabeza (a) siguió en vela hasta alcanzar el puesto supuesto, de través con su adversario numérico en el orden enemigo. Rodney dijo después, que cuando arribó por segunda vez, la flota francesa formaba una línea de combate muy extensa; y que si hubiesen sido obedecidas sus órdenes, necesariamente habrían quedado fuera de combate el centro y retaguardia enemigos, antes que la vanguardia hubiera podido unírseles.

Todo lo que existe referente al asunto, induce a creer, efectivamente, que los designios de Rodney consistían en doblar la línea francesa, como se ha dicho. El fracaso provino del libro de señales y de ineficiencia táctica de la flota, de lo cual no era él responsable, toda vez que hacía poco tiempo había tomado el mando de dicha escuadra. Pero la torpeza de este ataque fue tan evidente para De Guichen, que al ver la primera arribada de los ingleses, le hizo exclamar,

(1) Los buques negros en la posición A representan los buques ingleses cuando arribaron sobre la retaguardia y centro francés. La línea v r es la línea de combate, de vanguardia a retaguardia, antes de la arribada. Las posiciones v' r' son las de los buques de vanguardia y retaguardia, después de haberse puesto a ceñir mura a babor, a raiz de la virada de los franceses.


LAMINA 11
Convoy Francés
Guadalupe
Maria Galante
Tierra Baja
Los Santos
Dominica
Martinica
Sta Lucia
Viento NE ¼ E
RODNEY Y GUICHEN
17 Abril de 1780
Franceses 23 buques
Ingleses 21 "

que los ingleses habían perdido seis o siete de sus barcos, y después le escribió a Rodney diciéndole que si sus señales hubiesen sido obedecidas, habría sido su prisionero (1). La prueba más convicente de que De Guichen reconoció el carácter peligroso de su enemigo, nos lo da el cuidado que, según se ve, tuvo de no ocupar el sotavento en los encuentros subsiguientes. Al quedar desbaratados los planes preparados por Rodney con tanto cuidado, demostró que su habilidad no excluía el valor tenaz de los combatientes más audaces, pues, puso su barco bien cerca del enemigo y solo se apartó de allí cuando el adversario se alejó en popa, desarbolado de su palo trinquete y verga mayor y con el casco tan averiado que a duras penas podía mantenerse a flote.

Un incidente de este combate, mencionado por los escritores franceses y por Botta (1) (que probablemente lo tomaría de los primeros), aunque no por ninguna de las crónicas inglesas, viene a manifestar la naturaleza crítica del ataque en el sentir de los franceses. Según ellos, Rodney reparó en un intervalo que había en la formación francesa, debido a un buque que quedaba por la popa del Almirante y estaba fuera de su puesto, por cuyo sitio trató Rodney de romper la línea (b); pero el Comandante del *Destin*, navío de setenta y cuatro cañones, forzó de vela y cerró el paso a un navío inglés de noventa cañones.

> «La conducta del *Destin* fue justamente alabada —dice Lapeyrouse Bonfils—; la flota corrió el peligro de sufrir una derrota casi segura, si no hubiese sido por la valiente conducta de M. Goimpy. Tal fue la opinión unánime en toda la flota francesa una véz pasado el empeño. Pero admitiendo que nuestra línea hubiese sido rota, ¿dónde están los desastres inevitables que po-

---

(1) En la severa reprensión que Rodney dirigió al Comandante Carkett, que mandaba el buque cabeza de la línea inglesa, le decía lo siguiente: "Su manera de maniobrar, en la forma que lo hizo, indujo a otros a seguir tan mal ejemplo, olvidando, por tanto, que la señal hecha para formar la línea, disponía que sólo fueran dos cables de distancia, lo que hubiese entre los barcos; la División de vanguardia fue conducida por usted **a más de dos leguas de distancia,** de la División del centro, la cual quedó, por tanto, expuesta a sufrir la embestida del grueso de la fuerza enemiga, sin que pudiese ayudársele en ello en debida forma" (Life, v. I, pág. 351). Según todas las reglas tácticas que dicta el buen sentido, parece que los demás barcos deberían haber regulado su distancia por su matalote de popa, esto es, que deberían haber estrechado sus distancias hacia el centro. En conversación tenida por Rodney con Sir Gilbert Blane, que no estuvo en esta acción, Rodney manifestó que la línea francesa tenía unas cuatro leguas de extensión, "como si De Guichen hubiese pensado separarse de él". (Naval Chronicle, vol. XXV, pág. 402).

---

(1) History of the American Revolution.

drían haber amenazado a la flota? ¿No habría sido, siempre, fácil para nuestra retaguardia remediar el accidente, gobernando con prontitud de manera conveniente, para llenar los huecos de los barcos que hubiesen quedado separados? Este movimiento tendría que haber producido, necesariamente, una *melée*, que se hubiera traducido en ventaja para la flota que contase con los Comandantes más valientes y desinteresados. Pero tanto entonces como bajo el Imperio, era un principio reconocido que los navíos que quedaban separados del cuerpo de la escuadra, eran buques apresados, y semejante creencia producía por sí misma su completa realización».

El efecto causado por la rotura de la línea u orden de combate enemigo, depende de varias circunstancias. La idea esencial estriba en dividir la escuadra del adversario penetrando a través de un intervalo existente o creado en ella por la fuerza y concentrar después los fuegos sobre una de las fracciones que sea la que cuente con menos facilidades para ser socorrida. En una formación de buques en línea de fila, sucederá esto, generalmente, con la retaguardia. El orden más o menos cerrado de la flota que se ataca, el número de barcos separados, la duración o intervalo de tiempo que puedan estar aislados y en minoría, respecto a las fuerzas adversarias, serán factores todos que afectarán el resultado. Una condición que habrá de influir mucho en el éxito final será el efecto moral causado por la confusión introducida en una línea rota del modo expresado. Los buques que se dirijan hacia el sitio de la ruptura quedarán detenidos, los de la retaguardia se amontonarán; mientras que el resto de los buques de cabeza continuarán a rumbo. Semejante momento es crítico y demanda tomar una resolución inmediata; pero son raros los hombres que en un caso de urgencia imprevisto pueden ver y tomar en seguida el camino que conviene seguir, especialmente si son subordinados y al obrar así incurren en responsabilidad. En estas escenas de confusión, los ingleses, sin que fuera presunción, esperaban sacar siempre provecho, confiados en su mayor práctica marinera, porque no es solo el «valor y abnegación», sino también la habilidad, lo que entonces se precisa. Todos estos efectos de la «ruptura de la línea» recibieron una ilustración palpable en el gran combate librado por Rodney el año 1782.

De Guichen y Rodney se encontraron aún dos veces más al mes siguiente; pero en ninguna de estas ocasiones tomó el Almirante francés el puesto a sotavento tan favorito de su nación. Mientras tanto, una flota española, compuesta de doce navíos de línea, se dirigía a

reunirse con la francesa. Rodney cruzaba a barlovento de la Martinica para interceptarles el paso e impedir la unión; pero el Almirante español se mantuvo arrumbado al norte hasta avistar a Guadalupe y desde aquí mandó aviso a De Guichen que se unió a sus aliados y los escoltó hasta llevarlos a puerto. La gran preponderancia numérica de la coalición despertó temores en las islas inglesas, pero la falta de armonía originó dilaciones y vacilaciones; hubo también una terrible epidemia que asoló la flota española y con todo esto las proyectadas operaciones se redujeron a la nada. En agosto salió De Guichen para Francia con quince buques. Rodney, ignorando su destino y lleno de ansiedad por Norte América y Jamaica, dividió su flota, dejando una mitad en las islas y con el resto salió para Nueva York, a donde llegó el 12 de septiembre.

El riesgo que se corrió con esto fue muy grande y apenas justificable; pero, al fin, no tuvo ninguna mala consecuencia la dispersión de estas fuerzas (1). Si hubiese intentado De Guichen volver a Jamaica, o, como esperaba Washington, se hubiera dirigido a Nueva York, en ninguna de los dos partes habría podido oponérsele la flota de Rodney. Se corrieron, pues, dos probabilidades de desastre en vez de una sola, con haber dividido la escuadra en dos cuerpos diferentes, debilitando sus fuerzas por ocupar dos puntos, en lugar de presentarla, en masa, sobre uno solo.

Los temores de Rodney por Norte América eran muy fundados, porque el 12 de julio de este año habían llegado, al fin, los socorros franceses tanto tiempo esperados, consistentes en 5.000 hombres de tropa al mando de Rochambeau, y siete navíos de línea a las órdenes de Ternay. Cuando sucedió esto, los ingleses, aunque superiores todavía en el mar, se vieron obligados a concentrarse en Nueva York, quedando imposibilitados de apoyar sus operaciones en la Carolina. La dificultad de movimientos y las distancias que por tierra había que franquear, conferían tales ventajas al poseedor del dominio marítimo, que Lafayette apremió de nuevo al gobierno francés para que aumentara la flota; pero éste, como era natural y lógico, estaba siempre más atento a mirar por sus intereses en las Antillas, que por los ajenos. En resumen: aun no había llegado para América la hora de la liberación.

Rodney, habiendo escapado, con su ausencia, del gran huracán habido en octubre de 1780, volvió después a las Antillas el mismo año, algo más tarde, y poco después de llegar tuvo conocimiento de la

(1) Si se quieren ver las razones que tuvo Rodney para obrar así, consúltese su vida, vol. I, págs. 365-376.

guerra entre Inglaterra y Holanda, que estalló el 20 de diciembre de 1780, provocada por causas que más adelante se mencionarán. El Almirante se apoderó en seguida de las islas holandesas de San Eustaquio y San Martín, apresando, además, numerosos buques mercantes cuyos cargamentos se valuaban en 15 millones de dólares. Mientras se conservaron neutrales las referidas islas, habían jugado un papel similar al de Nassau en la Guerra Civil Americana, constituyendo un gran depósito de mercancías y objetos de contrabando, que en cantidad crecida cayeron entonces en poder de los ingleses.

El año 1780 había sido bien triste para la causa de los Estados Unidos. El combate de Camden parecía haber afirmado definitivamente el yugo inglés en la Carolina del Sur, y el enemigo concebía grandes esperanzas de dominar la Carolina del Norte y el Estado de Virginia. Siguió a esto la traición de Arnold, que aumentó la depresión de los ánimos, los cuales apenas si pudieron reanimarse algo con la victoria alcanzada en King's Mountain. La substancial ayuda de las tropas francesas era la nota más alegre que había en la situación. Pero aún esto tenía también su parte negra, porque la segunda División de tropas que formaban el cuerpo de auxilio que se pretendía enviar, estaba bloqueada en Brest por la flota inglesa, y la venida de Rodney en lugar de De Guichen destruía todas las esperanzas que había, de hacer una campaña fructuosa.

Sin embargo, se acercaba un período de actividad decisiva. Al final de marzo de 1781, salió de Brest el Conde De Grasse, mandando veintiséis navíos de línea y un gran convoy. Al estar sobre las islas Azores, se dividió la expedición partiendo cinco navíos para la India al mando de Suffren, del que hablaremos más tarde, y De Grasse continuó para América, avistando la Martinica el 28 de abril, en ocasión que el Almirante Hood (Rodney se había quedado en San Eustaquio), bloqueaba a Fort Royal, que, como sabemos, era el puerto y arsenal situado en la costa a sotavento de la isla, en la que había cuatro navíos de línea, cuando los avisos de Hood dieron conocimiento de la aproximación de la flota enemiga. Hood tenía ante sí dos objetivos a que atender: el primero, impedir que se verificara la unión de los cuatro navíos bloqueados con la nueva escuadra que venía, y el segundo, hacer que esta no consiguiera ponerse entre él y la bahía de Gros Ilot, en Santa Lucía. En lugar de efectuar esto en las veinticuarto horas subsiguientes, ganando barlovento para montar el islote Diamante, la escuadra cayó tan a sotavento, que De Grasse pudo pasar el canal el día 29, arrumbando después hacia Fort Royal con su convoy entre la isla y la escuadra. Por esta falsa posición fue

Hood severamente censurado por Rodney, pero el hecho pudo muy bien ser debido a vientos flojos y a corrientes que tirasen a sotavento. Sea lo que quiera, el resultado fue que los cuatro navíos que permanecían en Fort Royal, se pusieron en vela y se unieron al cuerpo principal de la escuadra. Los ingleses no contaban ahora más que con dieciocho navíos de línea por veinticuatro los franceses; estos estaban, además, a barlovento; pero a pesar de estar en la proporción de cuarto a tres y tener la facultad de atacar, De Grasse no quiso hacerlo. El temor de exponer su convoy le impidió correr los riesgos de un empeño serio. Diríase que debió experimentar gran desconfianza de sus fuerzas cuando obró así. Porque, en efecto; si en ocasión como esta no combate una escuadra, ¿cuándo va a hacerlo? Lo único que hizo fue cañonear a los ingleses a distancia, con resultados tan desfavorables para estos últimos, que su negligencia resultó aún más extraordinaria. ¿Puede, pues, ser buena una política o tradición que justifica semejante línea de conducta?

Al siguiente día, 30 de abril, De Grasse, que había desperdiciado su suerte, intentó seguir a Hood, pero éste no tenía ya razón alguna para querer combatir y su inferioridad inicial se encontraba acrecentada con averías serias que habían sufrido algunos de sus buques el día anterior. De Grasse no pudo alcanzarle, por tener su escuadra menor velocidad; había varios navíos que carecían de forro de cobre, siendo esto un hecho digno de notarse, pues, los barcos franceses en tipo y tamaño eran, generalmente, más rápidos que los similares ingleses; pero como el Gobierno difería y titubeaba en adoptar este nuevo adelanto, resultaba así sacrificada la superioridad de velocidad de sus buques.

Hood se unió a Rodney en la Antigua, y De Grasse, después de permanecer breve tiempo en Fort Royal, ejecutó una intentona sobre la bahía de Gras Ilot, posesión desde la cual tenían los ingleses bajo su vigilancia todos los movimientos que pudiera realizar la flota enemiga. Habiendo fracasado en esta operación, se dirigió De Grasse contra Tobago, que se rindió el 2 de junio de 1781, y de aquí salió, después de algunas pequeñas operaciones, para el Cabo Francés (hoy Haitiano), en la isla de Haití, fondeando en dicho punto el 26 de julio. Aquí encontró a una fragata francesa, que le esperaba, procedente de los Estados Unidos, portadora de despachos de Washington y Rochambeau, en vista de los cuales De Grasse tuvo que tomar la resolución más importante que incumbió a almirante alguno francés, durante el curso total de esta guerra.

La invasión inglesa de los Estados del Sur empezó en Georgia;

a esto siguió la toma de Charleston y la reducción militar de los dos estados extremos. Después se adelantaron hacia el Norte, internándose en la Carolina del Norte por el camino de Camden. El 16 de agosto de 1780 fue derrotado completamente en este punto el general Gates y a partir de este día, durante los nueve meses siguientes, los ingleses, al mando de Cornwallis, se esforzaron en sojuzgar todo el Estado referido de la Carolina del Norte. La relación de estas operaciones es extraña en nuestro objeto inmediato y bastará decir que terminaron forzando a Cornwallis —a pesar de diversos éxitos obtenidos en aquellos encuentros— a retirarse maltrecho hacia la costa y finalmente a Wilmington, en cuya plaza se habían establecido depósitos, en previsión de las contingencias que pudiesen ocurrir. Su adversario, el general Greene, dirigió entonces las tropas americanas hacia la Carolina del Sur. Cornwallis, demasiado debilitado para soñar, no ya con el dominio de una comarca hostil, sino ni siquiera con la penetración en su interior, tenía que optar, en esta ocasión, o por volverse a Charleston con objeto de afianzar allí y en la Carolina del Sur el poderío británico que estaba amenazado, o bien por dirigirse de nuevo al Norte, hacia Virginia, en cuyo punto se uniría con un pequeño cuerpo de tropas expedicionarias que operaba sobre el río James a las órdenes de los generales Phillips y Arnold. Volver atrás hubiera sido confesar palpablemente que las fatigosas marchas y combates de los meses anteriores habían sido totalmente estériles, y por esta razón, se convenció prontamente el general, que Chesapeake era el verdadero centro de la guerra, aún en el caso de que la misma Nueva York tuviera que ser abandonada. El comandante en jefe, Sir Henry Clinton, no participaba, por ningún concepto, de esta opinión, lo que explica se tomara la decisión sin consultarle nada. «Las operaciones en Chesapeake —escribía él— van unidas a grandes riesgos, a menos que no estemos seguros de contar con una superioridad permanente en el mar. Yo tiemblo cuando pienso en las consecuencias tan fatales que esto podría acarrear». Pero Cornwallis, haciendo suyo el asunto, salió de Wilmington el 25 de abril de 1781, marchando hacia Petersburg, con objeto de unirse a las fuerzas británicas que estaban ya en dicho punto, verificándose la unión referida el 20 de mayo, y ascendiendo el total así reunido al número de 70.000 hombres. Rechazados desde el sur de la Carolina a Charleston, tan sólo les quedaba ahora a los ingleses dos centros de poder y soberanía, a saber: Nueva York y Chesapeake; y como Nueva Jersey y Pensilvania estaban en manos de los americanos, la sola comunicación posible entre ambos centros, dependía totalmente del mar.

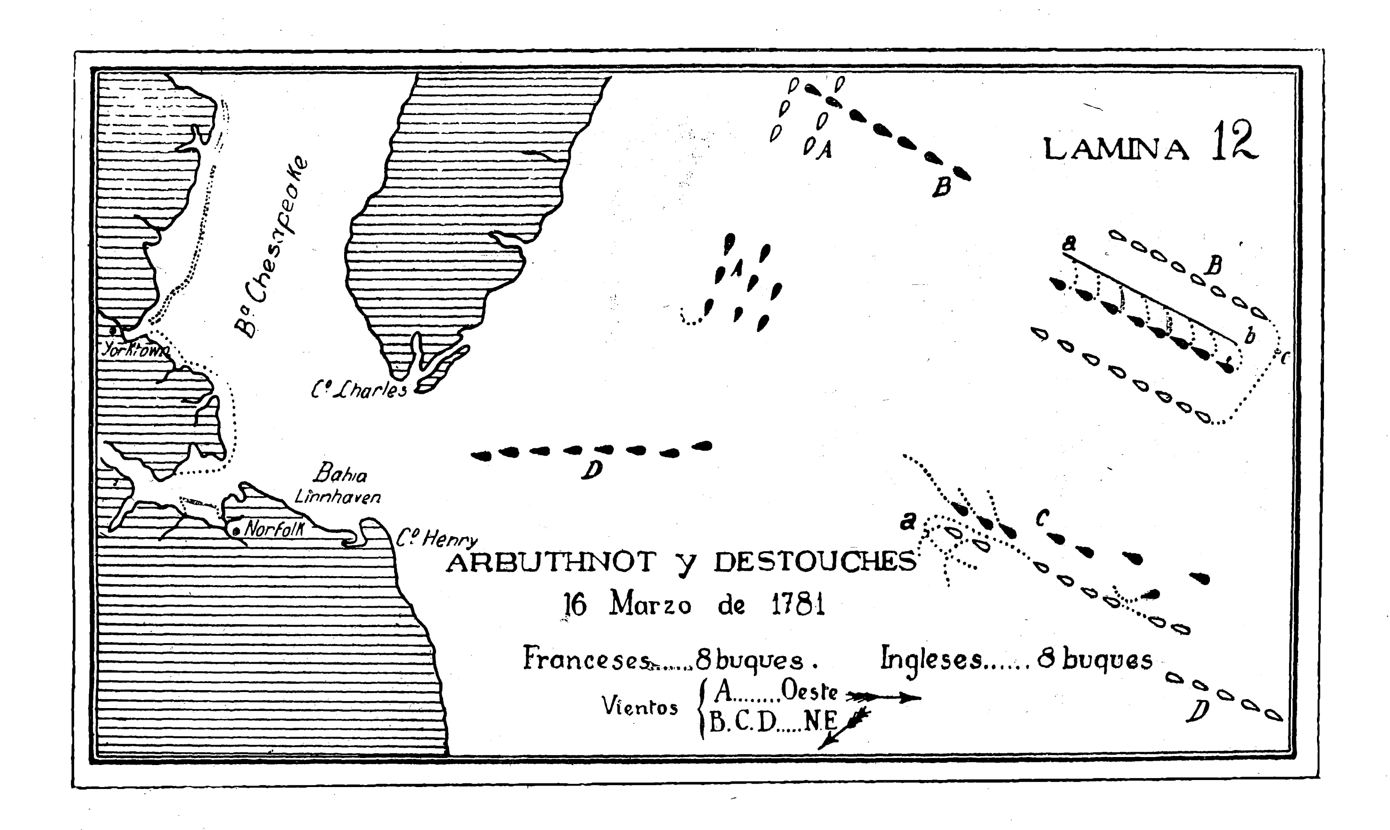
A pesar de la desfavorable opinión que merecía a Clinton la acción llevada a cabo por Cornwallis, el primero de ellos había ya arriesgado en Chesapeake la suerte de un gran destacamento. Un cuerpo de tropas de 1.600 hombres, al mando de Benedicto Arnold, había estado destruyendo la comarca que atraviesa el río James, quemando a Richmond en enero del mismo año. Con la esperanza de apoderarse de Arnold, se había mandado a Lafayette a Virginia al mando de 1.200 hombres, y en la noche del 8 de marzo salió la escuadra francesa de Newport, en movimiento combinado, con objeto de dominar las aguas de la bahía. El almirante Arbuthnot, que mandaba la flota inglesa estacionada en la bahía de Gardiner (1), supo la partida del enemigo por aviso que le dieron sus exploradores y en seguida comenzó a perseguirlos en la mañana del 10, treinta y seis horas después de su salida. Favorecido por la diligencia o por la suerte, el almirante se dio tales trazas y supo aprovechar tan bien el tiempo, que cuando ambas flotas vinieron a avistarse una a otra, algo hacía afuera de las puntas de Chesapeke, los ingleses eran los que estaban por delante (1) (Lámina XII, A, A). En el acto se dirigieron a encontrar al enemigo, el cual, por su parte, se preparó también para la acción, formando en línea de combate. El viento era entonces Oeste, de modo que ninguna de las escuadras podía arrumbarse directamente a la bahía.

Ambas flotas eran de fuerzas casi iguales, habiendo ocho barcos por cada lado; pero los ingleses tenían un navío que montaba noventa cañones, mientras que los franceses contaban entre los suyos una fuerte fragata que formaba parte de la línea. Sin embargo, el caso presentaba un aspecto tan claro para los intereses y política general de los franceses, que un jefe enérgico hubiera debido resolverse a emprender una acción vigorosa, y que no se estimara el asunto tal cual era, debe atribuirse a mala mala voluntad del Comodoro Destouches o alguna otra causa, semejante a la preferencia que los franceses daban a objetivos ulteriores a las operaciones, sobre lo cual, el lector que conozca la historia naval francesa, podrá decir mucho. El tiempo era tempestuoso y amenazador, y el viento, después de haber variado una o dos veces, quedó al fin, entablado al NE., con mar gruesa y dirección favorable para entrar en la bahía. En este estado, las dos flotas navegaban mar afuera, ambas con el viento por babor, los franceses delante, abiertos como una cuarta por la

---

(1) En el extremo oriental de Long Island.

(1) Los franceses atribuyen esta desventaja suya, al hecho de carecer algunos de sus barcos de forro de cobre.


LAMINA 12
Bª Chesapeake
Yorktown
Cº Charles
Bahia Linnhaven
Norfolk
Cº Henry
A
B
D
a
b
c
C
ARBUTHNOT y DESTOUCHES
16 Marzo de 1781
Franceses.......8 buques.
Ingleses...... 8 buques
Vientos
A........Oeste
B.C.D.....NE.

amura de barlovento de los inbleses (B, B). En esta posición, viraron por redondo sucesivamente (c) pasando por la proa de los ingleses a ocupar el sotavento y ganando de esta suerte el uso de sus baterías bajas, cosa que a barlovento se lo impedía la mar gruesa que ya hemos dicho había. Los ingleses continuaron a rumbo hasta que estuvieron de través con la línea enemiga, (a, b) y entonces viraron todos a la par por redondo, atacando poco después en su forma habitual y con los resultados de costumbre (C). Los tres buques de la vanguardia sufrieron grandes averías en el aparejo, pero en cambio, como habían llevado toda su fuerza, principalmente contra los dos navíos de cabeza del enemigo, resultaron estos con terribles desperfectos en el casco y arboladura. La vanguardia francesa arribó entonces, y Arbuthnot, lleno de perplejidad, ordenó de nuevo a su vanguardia que se pusiera a ceñir. M. Destouches ejecutó ahora un movimiento muy diestro, hecho por desfile, que consistió en lo siguiente: Hizo señales a su vanguardia para que tomase de la otra vuelta (e), mientras que él conducía al resto de su escuadra contra los buques ingleses averiados, y después de disparar sobre ellos las andanadas sucesivas de sus barcos, relativamente frescos, viró en (d) y se dirigió mar afuera (D).

Así terminó el combate, en el cual los ingleses llevaron, ciertamente, la peor parte; pero con su tenacidad habitual de propósito y encontrándose incapaces de perseguir al enemigo a flote, se dirigieron a la bahía (D), efectuaron su unión con Arnold y destruyeron de esta suerte los planes de los franceses y americanos, en que tantas esperanzas cifraba Washington. No puede dudarse, después de leer cuidadosamente las narraciones del hecho, que tras el combate los franceses quedaron más fuertes que los ingleses, por cuya razón reclaman ellos el honor de la victoria; pero los objetivos ulteriores de la expedición les retuvieron para probar de nuevo fortuna, combatiendo a una flota que era casi igual en fuerza a la suya propia (1).

Habiendo quedado de este modo abierto y protegido el camino de la mar, salieron de Nueva York 2.000 soldados ingleses para Virginia, cuyo punto alcanzaron el 26 de marzo, y con la llegada pos-

(1) Que el gobierno francés no quedó satisfecho de la acción de Destouches, se puede decir con seguridad, por lo mucho que tardó en conceder recompensas a los Oficiales de la escuadra, lo que produjo gran excitación y demostraciones muy vivas. Los franceses aseguran que silbaron a Arbuthnot en las calles de Nueva York y que su gobierno lo llamó; esto último no es cierto, porque dicho Almirante volvió a su país a petición propia; pero lo primero es muy probable sucediera. Ambos Jefes cambiaron en esta ocasión la política usual que tenían sus respectivas naciones en las cuestiones navales.

terior de Cornwallis, en mayo, el contingente británico se elevó a 7.000. Las operaciones que tuvieron lugar entre las fuerzas contendientes en la primavera y verano, las dirigió Lafayette, por parte de los americanos, y no conciernen, en realidad, a nuestro tema. A principios de agosto, Cornwallis, que operaba a las órdenes de Clinton, se retiró con sus tropas al interior de la península formada por los ríos York y James, ocupando la ciudad de Yorktown.

Washington y Rochambeau tuvieron una entrevista el 21 de mayo y decidieron, de acuerdo con lo que demandaba la situación, que el esfuerzo de la flota francesa de las Antillas se dirigiese, cuando viniera, bien contra Nueva York o contra Chesapeake. Y tal era el contenido del despacho recibido por De Grasse en el Cabo Francés. Mientras tanto, los generales aliados dirigían sus esfuerzos contra Nueva York, en cuyo punto se mantenían dispuestos para la ejecución del primer proyecto y más al alcance del segundo, si al fin llegaban a realizarlo.

En cualquiera de los dos casos, el resultado dependía —tanto en opinión de Washington como en la del gobierno francés— de la superioridad marítima; pero Rochambeau había notificado particularmente al almirante que su preferencia especial estaba en favor de las operaciones dirigidas contra Chesapeake, y, además, que el gobierno francés había rehusado conceder medios para llevar a cabo un sitio formal de Nueva York (1). La empresa asumió, por lo tanto, la forma de una extensa combinación militar, basada en la facilidad y rapidez de movimientos, y también en la ignorancia del enemigo acerca del objetivo real perseguido, propósitos a que se prestan admirablemente las cualidades peculiares que en sí posee toda marina. La mayor proximidad a Chesapeake, la profundidad de sus aguas y la facilidad de pilotaje y navegación para los barcos, eran también nuevas razones que recomendaban el plan a los ojos de un marino de buen juicio; así que De Grasse lo aceptó rápidamente, sin presentar dificultades ni pedir modificaciones que habrían envuelto discusión y demora.

Habiendo formado su plan, el almirante francés obró con gran juicio, prontitud y vigor. La misma fragata que trajo los despachos de Washington volvió a enviarse en seguida allá; de modo que los generales aliados supieron el 15 de agosto, que la flota intentaba ir inmediatamente en su socorro. El gobernador del Cabo Francés entregó 3.500 soldados de su guarnición, con la condición, prometida

(1) BANCROFT: **History of the United States.**

por De Grasse, que la Escuadra española quedase fondeada en el lugar, como así se verificó. El mismo Almirante buscó también y recabó del gobernador de la Habana el dinero que tan urgentemente necesitaban los americanos; y, finalmente, en vez de debilitar su fuerza mandando a Francia convoyes, como deseaba la Corte, se llevó consigo a Chesapeake cuanto buque útil pudo encontrar. Para ocultar su destino todo lo posible, pasó por el Canal de Bahama, como camino menos frecuentado y el 30 de agosto fondeaba en la bahía de Lynnhaven, que se encuentra precisamente, dentro de las puntas de Chesapeake, ascendiendo la fuerza que llevaba a sus órdenes al número de veintiocho navíos de línea. Tres días antes de su llegada, o sea el 27 de agosto, la escuadra francesa que había en Newport, compuesta de ocho navíos, cuatro fragatas y diez y ocho transportes, al mando de M. de Barras, había salido para encontrarse con la que venía; pero antes de verificarlo, había dado un gran rodeo con objeto de desorientar a los ingleses y esquivar su encuentro, precaución tanto más necesaria, cuanto que la artillería de sitio estaba en poder de M. Barras, y de haber caído en manos de los ingleses, habrían quedado sus adversarios desprovistos de tan poderoso elemento de combate. Mientras sucedía todo esto, Washington y Rochambeau se habían adelantado con sus tropas hacia el Hudson, cruzando este rio el 24 de agosto y siguiendo adelante para ocupar el saco formado por el extremo interior de la bahía de Chesapeake. Vemos, pues, cómo las diferentes fuerzas armadas que había, tanto de mar como de tierra, convergían hacia el objetivo propuesto, o sea hacia el ejército de Cornwallis.

Los ingleses estuvieron desgraciados desde todos los puntos de vista que el asunto pueda examinarse. Rodney, al saber la salida de De Grasse, mandó a la América del Norte catorce navíos de línea al mando del Almirante Hood, determinando, por su parte, salir para Inglaterra, en agosto, a causa del mal estado de su salud. Hood arrumbó directamente a Chesapeake, a cuyo punto llegó tres días antes que De Grasse; miró al interior de la bahía y viéndola vacía se dirigió hacia Nueva York, donde encontró cinco navíos de línea que formaban una división al mando del almirante Graves, el cual, siendo más antiguo que Hood, se hizo cargo del mando en jefe de la fuerza unida y salió el 31 de agosto para Chesapeake, esperando llegar a tiempo de impedir la unión de M. Barras y De Grasse. Todavía transcurrieron dos días más, antes de que Sir Henry Clinton se persuadiese que los ejércitos aliados habían marchado contra Cornwallis y estaban ya demasiado lejos para que pudieran ser alcanzados.

El almirante Graves quedó dolorosamente sorprendido al reconocer Chesapeake y encontrar allí fondeada a una flota que, por su número, solo podía ser enemiga. Sin embargo, se conservó a rumbo, acercándose hacia dentro con objeto de provocar el encuentro, y como De Grasse, al verlo, se pusiera en vela, permitiendo así apreciar el número, Graves no por esto se desanimó al conocer la desproporción numérica —diez y nueve por veinticuatro— persistiendo en su idea de atacar. La torpeza de su método hizo, sin embargo, inútil su valentía, pues el resultado final fue que gran parte de sus buques quedó muy maltratada, sin haber conseguido por ello ganar ventaja alguna sobre el enemigo. De Grasse permaneció cinco días fuera, esperando la llegada de M. Barras, manteniendo en jaque durante todo este tiempo a la flota inglesa, sin llegar nunca a combatir, hasta que al finalizar el plazo dicho se volvió a puerto, encontrando en él fondeado y a salvo a M. Barras con sus fuerzas. Graves volvió a Nueva York y con él desaparecieron las últimas esperanzas de auxilio que podía haber alentado Cornwallis. El sitio fue soportado con firmeza y bravura, pero el dominio del mar hacía que no hubiese más que un solo fin posible y las fuerzas inglesas se rindieron, por último, el 19 de octubre de 1781. Con este desastre murió en Inglaterra toda esperanza de dominar la insurrección de las colonias. El conflicto duró aún un año más, pero no se emprendieron ya operaciones serias de ninguna clase durante todo ese tiempo.

En la ejecución de las operaciones inglesas terminadas de modo tan desdichado, hubo, a la vez, mala fortuna y mala dirección. La división de Hood pudo haber sido reforzada por varios buques de los que había en Jamaica, si se hubieran ejecutado las órdenes de Rodney (1). También ocurrió que el buque aviso despachado por Hood, con órdenes para el almirante Graves que mandaba la flota de Nueva York, no encontró a dicho jefe, que estaba ausente cruzando al Este con objeto de interceptar ciertos auxilios muy importantes que habían sido expedidos por el agente americano en Francia. El gobierno inglés había recomendado mucho que se cortara el recibo de este convoy; pero sabiendo el almirante la fuerza que venía custodiándolo, estuvo equivocado al abandonar en persona con toda su flota el sitio de su estación, precisamente cuando por acercarse la época de los huracanes en las Antillas, era natural que las operaciones activas de la marina se llevaran sobre el continente. La consecuencia de esta ausencia de Graves, fue, que aunque los despachos

(1) **Life of Rodney, vol. II, pág. 152; CLERK: Naval Tactics, pág. 84.**

de Rodney los envió en seguida, a su almirante, el oficial más antiguo que había en Nueva York, el buque que los llevaba, acosado por los cruceros enemigos, tuvo que varar en la costa y Graves no supo su contenido hasta que volvió a puerto el 16 de agosto. El aviso mandado por Hood notificándole su salida fue también interceptado. Después de la llegada de dicho almirante, no parece hubiera dilación alguna en salir a la mar; pero sí hubo mal juicio en la dirección dada a la flota. Se sabía que De Barras había salido de Newport, con ocho navíos, cuyo destino probable era Chesapeake. De todos modos, se tenía la certeza que había de unirse a De Grasse de no haber nada que lo impidiera; y se ha hecho notar, con razón, que si Graves se hubiese limitado en su crucero a estar cerca de las puntas de Chesapeake, aunque fuera de la vista de tierra, difícilmente habría dejado de conseguir caer sobre el enemigo (M. Barras), con fuerzas abrumadoras. Sabiendo lo que se sabe ahora, es indudable que la conducta expuesta habría sido la que lógicamente debería haberse observado, pero hay que tener en cuenta que el almirante inglés no tenía más que una información imperfecta del asunto.

En ninguna parte se esperaba que los franceses llevasen la fuerza que llevaron; y Graves perdió la información que debió haber recibido con, respecto al número, en razón a la falta de vigilancia de los cruceros situados en Chesapeake. A dichos buques se les había ordenado que se aguantasen a la vela, pero ambos estaban fondeados al redorso del Cabo Henry cuando apareció De Grasse, quitándoles ya toda posibilidad de huída. Uno fue apresado y el otro entró en el río York. No hubo circunstancia alguna aislada más influyente en el resultado final, que la negligencia de estos dos oficiales subalternos, por la cual perdió Graves esta información tan importante. Puede comprenderse fácilmente la gran modificación que habrían sufrido los planes y movimientos del almirante, si hubiera sabido con dos días de anticipación que De Grasse traía consigo veintisiete o veintiocho navíos de línea. ¡Qué conclusión más natural se habría deducido de ello! Marchar a colocarse en el camino de M. Barras, acechar su paso y atacarlo con sus diez y nueve navíos, fuerza con la cual Graves hubiera podido, más que de sobra, aniquilarlo.

«Si el almirante Graves hubiese conseguido capturar esta escuadra, habría paralizado en gran parte las operaciones de los ejércitos sitiadores (pues M. Barras llevaba a bordo todo el tren de sitio), y aunque el hecho de por sí no hubiera impedido la ejecución de las operaciones combinadas, habría puesto, al menos, a ambas flotas en términos casi iguales, numéricamente considerado, deteniendo con ello

el progreso de las armas francesas en las Antillas para el año venidero y creando, probablemente, un espíritu tal de discordia entre franceses y americanos (1), que habría sumido a estos últimos en el abismo más profundo de la desesperación, que solo pudo ahorrarles la llegada de las fuerzas mandadas por De Grasse (2)». He aquí en esto unos comentarios sobre estrategia naval, hechos de una manera concisa pero verdadera.

Con respecto a la táctica empleada por el almirante, bastará decir que la flota entró en acción casi en la misma forma que Byng lo hizo con la suya, produciéndose desdichas muy similares a las que allí resultaron; tanto, que al verificarse el encuentro, desventajoso ya de por sí, de diez y nueve buques contra veinticuatro, siete de los primeros, al mando de un oficial tan inteligente como Hood, no pudieron entrar en acción, debido a las malas disposiciones tomadas para el combate.

Por parte de los franceses, De Grasse se condujo con un grado de previsión, energía y resolución verdaderamente sorprendente, dados los desaciertos cometidos en otras ocasiones. La decisión de llevar consigo cuanto barco pudo, haciéndose así independiente de cualquier accidente que hubiera podido ocurrir a M. Barras; el paso suyo, a través del Canal de Bahama, para ocultar sus movimientos; la maña que se dio para obtener de las autoridades españolas y francesas el dinero y tropas que tanto se necesitaba; la previsión con que obró al escribirle a Rochambeau, nada menos que el 29 de marzo, o sea poco después de la salida de Brest, pidiéndole que enviase a Cabo Francés prácticos de la costa americana; la sangre fría conque entretuvo a Graves hasta que consiguió entrara a salvo en Chesapeake la escuadra de M. Barras; todos estos hechos son, sin duda alguna, otros tantos puntos dignos de admiración.

Los franceses contaron también con el auxilio que les proporcionó la facultad que tenía el almirante para retener a los doscientos barcos mercantes que hacían el «comercio de las Antillas», los cuales quedaron detenidos en Cabo Francés esperando convoy, desde julio a noviembre, hasta que, a la conclusión de las operaciones, quedó el almirante en libertad de poderlos convoyar a Francia con los buques de guerra que tenía a sus órdenes. Este incidente pone bien de manifiesto la debilidad que posee una nación mercantil dotada de go-

(1) De Barras no había querido ir a Chesapeake, temiendo encontrarse con fuerzas superiores y solamente cedió a ello ante las instancias que le hicieron Washington y Rochambeau.

(2) **Naval Researches: Cap. Thomas White. R. N.**

bierno representativo, respecto a otra cuyo régimen sea puramente militar. Escribía un oficial de aquella época diciendo: «Si el gobierno británico hubiera sancionado resolución semejante, o la hubiese adoptado algún almirante inglés, es seguro que el primero habría caído y al segundo lo habrían colgado» (1). Cuando sucedió esto, Rodney creía necesario destacar cinco navíos de línea para prestar un servicio de convoy, mientras media docena más iban con igual comisión a Inglaterra, protegiendo el comercio de Jamaica.

Es mucho más fácil criticar la división efectuada en la flota inglesa, entre las Antillas y Norte América, en los años 1780 y 1781, que no hacerse cargo del estado crítico de la situación. Semejante estado no era más que reflejo de las dificultades militares con que luchaba Inglaterra en todo el mundo, durante esta guerra grande y desigual. Inglaterra se veía, como siempre, apurada y abrumada en todas partes a causa de lo extenso de su imperio y del gran número de puntos expuestos al enemigo. En Eupora, la flota del Canal tuvo que retirarse más de una vez y meterse en sus puertos de refugio, acosada por fuerzas realmente abrumadoras. Gibraltar, cercada estrechamente por mar y tierra, pudo mantener viva su desesperada resistencia, tan solo por la habilidad de los hombres de mar ingleses, que triunfaron sobre la ineptitud y discordias de sus enemigos combinados. En la India Sir Edward Hughes encontró en Suffren un adversario superior en número, como lo fue también De Grasse para Hood, con la circunstancia de ser Suffren muy superior a Hughes en talento y habilidad.

Menorca, abandonada por el gobierno de la Metrópoli, cayó ante fuerzas superiores, del mismo modo que hemos visto caer una por una, en el curso del relato, las Antillas menores inglesas de poca importancia. La posición de Inglaterra desde la época en que España y Francia comenzaron la guerra marítima contra ella, era defensiva en todas partes, salvo en Norte América; y, por tanto, bajo el punto de vista militar, era esencialmente falsa. En todas partes se mantuvo esperando los ataques que el enemigo, siempre superior, quería hacerle en la ocasión que más le convenía y agradaba. Norte América, en realidad, no fue excepción a esta regla, a pesar de las operaciones ofensivas que se llevaron a cabo, las cuales bajo ningún concepto causaron daño efectivo a sus adversarios, puesto que no sufrieron perjuicios sus fuerzas navales, que era el punto interesante que precisaba atacar.

(1) WHITE: **Naval Researches.**

Establecidas las cosas de este modo y dejando a un lado toda cuestión de orgullo o sensibilidad nacional, preguntamos: ¿Qué era lo que la sabiduría militar prescribía a Inglaterra? Semejante pregunta suministra materia en grande, para que el aficionado a estos estudios militares haga uno admirable del asunto, y por lo tanto, no puede contestarse así de repente; pero, con todo, podemos hacer fijar la atención sobre ciertas verdades que resaltan desde luego de modo evidente. En primer lugar, debería haberse determinado desde el principio la parte del imperio atacado cuya defensa era más indispensable. Después de las islas británicas, en sí mismas, las colonias de Norte América eran, a los ojos de Inglaterra, las posesiones de más valor en aquella época. A continuación debería haberse fijado cuáles otras eran más dignas de su conservación, ya por su importancia natural ya por su facilidad de defensa, estudiando los medios para conseguirlo, bien fueran propios o prestados por las fuerzas navales del imperio. Como este era eminentemente naval, le convenía, principalmente, poseer y conservar los puntos que tuvieran mayor importancia marítima; así, por ejemplo, en el Mediterráneo, Gibraltar y Mahón eran las posiciones de más valor. ¿Podían conservarse ambas? ¿Cuál de las dos era la que estaba más a mano de la flota y podría ser sostenida por ella con más facilidad? Si el examen de las cosas hacía ver que no podían conservarse las dos, entonces debería haberse abandonado una francamente, para llevar las fuerzas y todos los gastos necesarios a su defensa, a otra parte donde hubieran sido mejor aprovechados estos esfuerzos. Siguiendo razonando en este orden de ideas, diremos, que en las Antillas las evidentes ventajas estratégicas que presentaban las Barbados y Santa Lucía, imponían la evacuación de todas las demás islas pequeñas, tan pronto como la flota llegase a tener una inferioridad numérica bien acentuada, por no decir antes. El caso de una isla tan extensa como Jamaica, debe estudiarse aparte, aunque sin perder de vista la cuestión general; porque una isla semejante puede ser independiente hasta el punto de defenderse por sí sola y desafiar cualquir ataque que sobre ella se haga, con tal que no sea con gran lujo de fuerzas. Ahora bien; esto último habría exigido se retirasen a ella todas las fuerzas inglesas que habían en las estaciones de barlovento o sea en las Barbados y Santa Lucía.

Con la defensa concentrada en esta forma, Inglaterra podría haber hecho uso de su gran arma, la marina, utilizándola vigorosamente en la ofensiva. La experiencia ha enseñado que las naciones libres y los gobiernos populares, se atreven pocas veces a cambiar total-

mente de lugar las fuerzas que permanecen situadas entre un invasor y sus costas o capitales. Sea, pues, la que fuera la sabiduría o acierto militar que hubiese habido, mandando a la flota del Canal a buscar al enemigo, antes de que estuviera éste reunido, semejante decisión no habría sido posible, dado lo que acabamos de decir; pero en puntos menos vitales, los ingleses deberían haberse anticipado en el ataque a los aliados; y esto, donde resultaba especialmente aplicable, era en el teatro de la guerra, hasta aquí considerado. Si Norte América era el objeto más preciado, entonces deberían haberse abandonado con resolución, Jamaica y las demás islas, dejándolas que corrieran su suerte. En justicia a Rodney, se debe decir cuánto se quejaba de que sus órdenes a los almirantes de Jamaica y Nueva York no hubieran sido ejecutadas, en 1781, y a esto se debió después la inferioridad numérica que tuvo Graves en su escuadra.

¿Pero por qué en 1780, cuando la partida de De Guichen para Europa dejaba a Rodney con gran superioridad numérica, no intentó dicho jefe, durante su corta visita a Norte América (desde el 14 de septiembre al 14 de noviembre), destruir la división francesa de siete navíos de línea que había en Newport? Estos barcos llegaron allí en julio, y aunque habían fortificado en seguida su posición con obras ligeras de campaña, gran alarma causó la noticia de que Rodney había aparecido con su escuadra sobre aquellas costas. Quince días pasó Rodney en Nueva York, tiempo que los franceses emplearon trabajando activamente para colocarse, según ellos mismos decían, en situación de poder desafiar a toda la fuerza naval de Inglaterra. «Por dos veces hemos experimentado temores de que los ingleses pudieran atacarnos en nuestro mismo fondeadero, y especialmente en la época en que llegó Rodney, habiendo habido un espacio de tiempo, durante el cual semejante empresa no habría sido, ciertamente, un acto de temeridad. Actualmente (20 de octubre), el fondeadero está fortificado de tal suerte que podemos desafiar aquí toda la fuerza naval de Inglaterra» (1). Así escribía el jefe de E. M. de la escuadra francesa en aquel tiempo.

La posición ocupada de este modo por los franceses era, indudablemente, muy fuerte (2). La constituía un rediente que tenía un

---

(1) BOUCLON: **La Marine de Louis XVI**, pág. 281. — Con este título, sin duda mal elegido, la obra citada es, en realidad, una biografía completa de Liberge de Granchain, jefe de E. M. de la escuadra francesa que mandaba De Ternay.

(2) Diario de un Oficial francés en 1781: "Magazine of American History" de marzo de 1880. Los trabajos que había hechos cuando Rodney vino a Nueva York, eran, sin duda, menos completos que los que después hubo en 1781. Este mismo escritor dice que un año después las fortificaciones hechas en "Rose Island" contaban con veinte cañones de 36 libras, emplazados ya en dichas fortificaciones.

ángulo poco mayor de 90°; sus lados los formaban líneas tiradas desde «Goat Island», a lo que entonces se llamaba «Breton's Point» —o sea el actual fuerte Adams—, de un lado y a «Rose Island» por el otro. Sobre el flanco derecho, o sea del lado de «Rose Lsland», había una batería de treinta y seis cañones de 24 libras y en el flanco izquierdo correspondiente a «Breton's Point» estaban emplazados doce cañones de igual calibre que los anteriormente dichos. Entre las islas «Rose» y «Goat» había cuatro navíos fondeados en una línea que demoraba al ONO.; estos barcos cerraban la entrada, y hubieran cañoneado de enfilada a cualquier flota que se aproximara, mientras que tres más, estaban situados entre «Goat Island» y «Breton's Point». cruzando sus fuegos en ángulo recto con los cuatro primeros que se acaban de citar.

Por otra parte, los vientos de verano soplan directamente hacia la boca, y con mucha frecuencia son muy fuertes. No es, de ningún modo, dudoso que pudiera haber habido navío que forzara la entrada del puerto, aunque fuese lleno de averías; en cuyo caso, una vez confundido con la línea enemiga, habría quedado anulado el efecto de las baterías de tierra. Las obras de fortificación de «Rose Island», de seguro tenía menos elevación que las dos baterías altas de un navío de línea; y probablemente sucedería lo mismo con las de «Brenton's Point»; de suerte, que muy pronto podían quedar completamente dominadas ambas baterías. No se había hecho ninguna casamata que protegiera las obras de fortificación, así que, sin la menor discusión, puede asegurarse habrían podido apagarse los fuegos de las baterías de tierra con la metralla de los navíos asaltantes.

«Rose Island» es abordable por su frente y flanco occidental, a doscientas yardas de sus costas, y por la parte norte a media milla de distancia. No había nada, en este flanco derecho de los franceses, incluso la línea de navíos, capaz de impedir fuese enfilado y destruído por los buques ingleses que hubiesen tomado posición al Oeste de «Rose Island». La flota inglesa, compuesta de veinte buques por siete que poseía el enemigo, contaba, pues, con dos puntos esenciales para su ataque: uno, el poderse colocar muy cerca; y otro, el tener sus baterías mayor elevación que las enemigas. Si al ejecutar el ataque se conseguía destruir los barcos y dominar «Rose Island», entonces podrían haber fondeado un poco al interior de la bahía y esperar allí que saltase viento favorable para retirarse. En opinión de un distinguido oficial de marina inglés de aquella época (1), que conocía

---

(1) Sir Thomás Graves, que después fue segundo de Nelson en el ataque de Copenhague el año 1801, decía que la opinión general conceptuaba la referida

bien el terreno, no ofrecía duda el éxito del ataque, por lo que instó muchas veces a Rodney para que lo efectuara, ofreciéndose él mismo a pilotear el buque cabeza de los demás. La seguridad que decían los franceses contar en esta posición y la aquiescencia de los ingleses a dicha seguridad, señalan bien claramente la diferencia de espíritu que hubo entre esta guerra y las posteriores de Nelson y Napoleón.

Sin embargo, no es meramente como operación aislada la forma según la cual consideramos aquí esta tentativa, sino más bien en sus relaciones con la guerra general. Inglaterra se mantenía en todas partes a la defensiva, con fuerzas numéricamente inferiores, y bajo este punto de vista, no hay salvación posible, más que empleando una acción vigorosa y casi desesperada. «Es imposible para nosotros —escribía con gran verdad el primer Lord del Almirantazgo a Rodney— pretender tener en todas partes una flota superior a la de los enemigos; y como nuestros Comandantes en Jefe no consideran el asunto de una manera general, como usted lo hace, y no miran la totalidad de los dominios del Rey como propiedad puesta bajo su custodia, los enemigos nos encontrarán desprevenidos, ciertamente en cualquier parte a donde se dirijan para atacarnos» (1). Ataques que aisladamente no podían justificarse, se imponía lo verificasen los Jefes ingleses. La marina aliada era la clave de la situación y sus grandes Divisiones, tales como las de Newport, deberían haber sido destruidas a cualquier precio. El efecto que hubiera producido semejante línea de conducta sobre la política del gobierno francés, es perfectamente hipotético; pero el autor de estas líneas no tiene duda alguna, respecto al particular. De todos modos, lo cierto fue que ningún Oficial inglés de los que ejercieron mando en Jefe, salvo Hood y quizás Howe, supieron ponerse a nivel de la situación. Rodney estaba ya, en esta época, viejo y enfermo, y aunque era hombre de grandes condiciones, valía más como táctico cuidadoso que como gran Almirante.

La derrota de Graves y la rendición subsiguiente de Cornwallis, no por eso terminaron las operaciones navales en el hemisferio occidental. Por el contrario, uno de los hechos de armas más brillante, bajo el punto de vista táctico, la victoria más completa de todas las que hubo en el curso total de la guerra, favoreció aún a la bandera inglesa en las Antillas; pero el interés patriótico cesa, para los americanos, con la rendición de Yorktown. Antes de terminar y dejar esta lucha, reñida por la independencia americana, conviene de nuevo afir-

---

empresa como totalmente desesperada, y tan cercada de peligros por las grandes dificultades de pilotaje, que no había en la escuadra ni uno solo que abogase por ella. Véase la **Memoria biográfica,** "Naval Chronicle", Vol. III.

(1) **Vida de Rodney, vol. I, pág. 402.**

mar, que su feliz terminación, o al menos su corta duración, se debió a la supremacía marítima; es decir, al Poder Naval que tuvieron en su mano los franceses, y a la impropia distribución que del mismo hicieron las autoridades inglesas. Semejante aserto podemos establecerlo con toda libertad, basados en la autoridad de un hombre que, por encima de todos los demás, conocía admirablemente los recursos del país, carácter del pueblo y dificultades de la lucha; persona, cuyo nombre exclusivo es la más elevada garantía que se puede dar, no solo de serenidad y rectitud de ideas, sino también de buen sentido y patriotismo.

El resumen de todas las expresiones de Washington, a quien nos referimos, lo dan las palabras que se encuentran en el «Memorándum hecho para concertar un plan de operaciones con el ejército francés», de fecha 15 de junio de 1780, que fue mandado por conducto de Lafayette:

> «El Marqués de Lafayette tendrá la bondad de comunicar al Conde de Rochambeau y al Caballero De Ternay las siguientes ideas generales que expresan los sentimientos del que suscribe:
>
> I.—*En cualquier operación y en todas circunstancias, se deberá considerar como principio fundamental una superioridad naval decisiva, sobre cuya base descansa toda esperanza de éxito ulterior definitivo*».

Sin embargo, aunque lo anterior sea la expresión más formal y decisiva de los pareceres de Washington, no es la única. La encontramos reproducida en otros documentos en forma igualmente clara. Así, pues, en 20 de diciembre de 1780, cuando escribía a Franklin, le decía:

> «Disgustado con lo de la segunda División de tropas francesas (bloqueada en Brest), pero más especialmente con no haber alcanzado la superioridad naval esperada, que es el centro alrededor del cual giraba todo; de suerte que hemos tenido que resignarnos a ejecutar una campaña infructuosa, después de la lisonjera perspectiva que había a su comienzo... Ultimamente, nos hemos visto obligados a contemplar como meros espectadores la salida de una serie de destacamentos, pertenecientes al ejército de Nueva York, enviados al socorro de Lord Cornwallis. Nuestra debilidad marítima y la disolución política de gran parte de nuestro ejército, nos ha privado de la facultad de combatir estos destacamentos en el Sur o bien de aprovecharnos aquí de su partida».

Un mes después, o sea el 15 de enero de 1781, en carta-memorándum que escribía al Coronel Laurens, enviado a Francia con una misión especial, le decía:

> «Después de conseguir un empréstito de dinero, el objeto más interesante está en alcanzar una superioridad naval constante en estas costas, lo que reducidiría en seguida al enemigo a una defensiva dificultosa... En verdad que no se concibe cómo habrían ellos de poder mantener en este país fuerzas tan considerables, si nosotros pudiéramos ser dueños de los mares, interrumpiéndoles así la llegada regular de los abastecimientos y recursos que reciben de Europa. Con esta superioridad y la ayuda del dinero, podríamos convertir la guerra en una vigorosa ofensiva. Con respecto a nosotros, parece ser esto uno de los dos factores decisivos».

En otra carta escrita a la misma persona, estando esta en París, le decía con fecha 9 de abril:

> «Si Francia dilata enviarnos una ayuda poderosa y oportuna, en la situación crítica en que están nuestros asuntos, de nada nos servirá todo lo que después quiera hacer... Porque ¿necesito entrar en detalles, cuando puede decirse, con una sola palabra, que estamos al fin de nuestro cautiverio y que ahora o nunca es cuando nuestra libertad ha de venir? ¡Cuán fácil sería volver el mismo juego del enemigo en contra suya, si pudiera aunarse con el plan general de la guerra, la manera de sostener siempre, en estas aguas, una flota numéricamente superior, y que Francia nos pusiera en condiciones de obrar activamente adelántandonos dinero».

Como se ve, pues, barcos y dinero era lo que formaba la base de sus clamores. El 23 de mayo de 1781 escribía al Caballero de la Luzerne: «Yo no veo la manera de dar auxilio eficaz a los Estados del Sur y evitar los males que les amenazan, mientras seamos inferiores en fuerzas navales en estos mares».

A medida que avanza la buena estación para emprender operaciones activas, sus demandas se hacen más apremiantes y frecuentes. El 1º de junio de 1781, escribía al Mayor General Greene, a propósito de las dificultades con que luchaban en la Carolina del Sur: «Nuestros asuntos han sido atentamente considerados desde todos los puntos de vista, y se ha determinado, finalmente, ejecutar una tentativa contra Nueva York, mejor que hacer una expedición al Sur, porque no contamos con dominio decidido de las comunicaciones marítimas para poder hacer esto último».

El 8 de junio a Jefferson: «Si fuese yo auxiliado en la forma que espero por los estados vecinos, quedará reducido el enemigo, según creo, a la necesidad de llamar parte de las fuerzas del Sur para auxiliar a Nueva York. De lo contrario, correrá grandísimo peligro de ser arrojado de este punto, que es para él inapreciable; y si por un conjunto de circunstancias felices, tuviéramos la suerte de adquirir decidida superioridad naval, entonces su ruina sería inevitable... Mientras seamos inferiores en el mar... la prudencia dicta que se procure socorrer al punto expuesto (que entonces era el Sur), más que con el envío directo de refuerzos, con diversiones de fuerza suscitadas en otras partes».

El 13 de junio a Rochambeau: «V. E. recordará que Nueva York fue el punto que consideramos como único objetivo practicable en las circunstancias actuales; pero, si pudiéramos asegurar la superioridad marítima, quizás encontraríamos otros objetivos más practicables e igualmente convenientes».

Sobre el 15 de agosto fue cuando se recibieron las cartas de De Grasse, anunciando la salida de su flota para Chesapeake y desde esta fecha se encuentra la correspondencia de Washington llena de activos preparativos para la campaña de Virginia, basada sobre la escuadra tan largo tiempo esperada. El desaliento de De Grasse al saber que había sido reforzada la flota inglesa de Nueva York y su propósito de hacerse a la mar, dió margen a una carta apremiante de fecha 25 de septiembre, que es demasiado larga para citarla; pero en cuanto pasó el peligro, vuelve a aparecer la confianza de Washington. Al día siguiente de la capitulación, escribía a De Grasse: «La rendición de York... *cuyo honor corresponde a V. E.*, ha anticipado mucho (en tiempo), nuestros más ardientes deseos».

Después de esto, aboga por seguir las operaciones en el Sur, viendo que aún quedaba bastante tiempo antes de finalizar la buena estación, y continúa: «Anteriormente a la llegada de V. E., la superioridad naval con que contaban las fuerzas británicas, les daba sobre nosotros ventajas decisivas en el Sur, por la rapidez con que hacían el transporte de sus tropas y abastecimientos, mientras que nosotros, obligados como estábamos a ejecutar tremendas marchas por tierra para llevar nuestros socorros a los puntos necesitados, nos encontrábamos con que llegaban siempre tarde y eran costosísimos desde todos los puntos de vista, circunstancias todas que nos reducían al caso de ser vencidos aisladamente. Pero ahora, de V. E. tan solo depende terminar la guerra». De Grasse no quiso dar oídos a esta petición, pero dió a entender que tenía intención de cooperar a la cam-

paña que hubiera al año siguiente, cosa que Washington aceptó en seguida. «No necesito insistir cerca de V. E., para encarecerle la imprescindible necesidad que existe, de que la fuerza bajo su mando sea tal que pueda dar a V. E. un ascendiente absoluto en estos mares... V. E. habrá observado que cualquiera que sean los esfuerzos que por tierra hagan los ejércitos, la marina ha de ser siempre la que dé el voto decisivo en la presente contienda». Quince días después, o sea el 15 de noviembre, escribía a Lafayette, que estaba a punto de salir para Francia, lo siguiente:

> «Como ha expresado usted deseos de conocer mi opinión respecto a las operaciones de la próxima campaña, le diré en dos palabras, sin entrar en razonamientos fastidiosos sobre el asunto, que dependerán, en absoluto, de la fuerza naval conque se cuente en estos mares y de la fecha de su llegada el año venidero. Ninguna fuerza terrestre puede actuar de manera decisiva, a no ser que se encuentre apoyada por la superioridad marítima... Nadie ha dudado ni lo duda en la actualidad, que si el Conde De Grasse hubiese prestado su cooperación por dos meses más, se habrían destruído, con seguridad, todas las fuerzas británicas que hay en las Carolinas y la Georgia».

Tal era, pues, la opinión que merecía el Poder Naval a un hombre tan venerado como el General en Jefe de los ejércitos americanos, pudiendo verse también, por lo que antecede, la idea que tenía acerca de la influencia que dicho Poder había de ejercer en la contienda que con tanto acierto, habilidad y paciencia infinita dirigió en jefe, pasando por miles de peripecias y pruebas sin cuento, antes de alcanzar el glorioso término a que él supo conducirla.

Se observará que la causa americana se encontró en situaciones tan apuradas como las que acaban de relatarse, no obstante las grandes pérdidas que se reconocen sufrió el comercio británico bajo la acción de los cruceros aliados y corsarios americanos. Semejante hecho, y los escasos resultados obtenidos de la guerra, en general caracterizada, como se sabe, por el corso, demuestra bien palpablemente el efecto secundario y poco decisivo que tiene esta política, sobre los grandes resultados y consecuencias generales de una guerra.

CAPITULO XI

GUERRA MARITIMA EN EUROPA, 1779 - 1782.

Hemos terminado el último capítulo con el relato de las opiniones de Washington, las cuales nos manifiestan de muchas maneras y en diversas épocas, el efecto que tuvo el Poder Naval en la lucha habida por la independencia americana. Si el espacio lo permitiera, podrían citarse aún otras opiniones, que no harían más que corroborar las anteriores, como sucede, por ejemplo, con las de Sir Henry Clinton, Comandante en Jefe de los Ejércitos ingleses (1).

En Europa, los resultados obtenidos estuvieron influenciados todavía más por dicho factor. En esta parte del globo, los aliados tenían tres objetivos diferentes, frente a los cuales se mantuvo Inglaterra estrictamente a la defensiva. El primero de estos objetivos era Inglaterra misma, envolviendo esta invasión, como operación preliminar, la destrucción de la flota del Canal. Este proyecto no puede decirse llegara a interesarse con seriedad, si es que alguna vez se pensó en ello formalmente. El segundo proyecto era la toma de Gibraltar y el tercero la de Menorca. Este último fue el único que tuvo éxito feliz. Tres veces se vió Inglaterra amenazada por una escuadra muy superior a la suya y tres veces se disipó la amenaza sin producir daño alguno. En tres ocasiones se vio también Gibraltar reducido a la última extremidad, siendo libertada por la destreza y fortuna de los marinos ingleses, a pesar de la desproporción enorme de fuerzas.

Tras la acción de Keppel frente a Ouessant, ningún nuevo encuentro general tuvo lugar entre las flotas adversarias en los mares de Europa, durante el año 1778 y primera mitad del 79. Mientras tanto, España era arrastrada a la ruptura contra Inglaterra y a una alianza activa con Francia. Declaró ella la guerra el 16 de Junio

(1) El lector que tenga deseos de conocer las opiniones de Clinton, puede consultar sus cartas y notas en la obra titulada "Clinton-Cornwallis Controversy", escrita por B. F. Stevens. — Londres 1888.

de 1779, pero ya desde el 12 de Abril existía un tratado firmado entre los dos Reinos borbones, por el que se comprometían a mantener una guerra activa contra Inglaterra. Según expresaban los términos de dicho tratado, se emprendería la invasión de la Gran Bretaña e Irlanda, se harían todos los esfuerzos posibles para que España recobrase Menorca, Pensacola y Mobile, y ambos gobiernos se comprometían a no conceder paz, tregua ni suspensión de hostilidades, hasta tanto no se consiguiera rescatar Gibraltar de manos del enemigo (1).

Se esperó para hacer la declaración de guerra hasta encontrarse listos para la lucha; pero el gobierno inglés prevenido por la tirantez de relaciones que mantenía con ambas naciones, hubiera debido estar en guardia y preparado para impedir la unión de las dos flotas aliadas. Pero no sucedió así, pues, antes de que fuese establecido un bloqueo efectivo de Brest, habían salido ya del puerto veintiocho navíos de línea, sin experimentar la menor oposición de parte del adversario (2), hecho que tuvo lugar el 3 de Junio de 1779, mandando la escuadra de referencia, D'Orvilliers, que como se sabe, había sido el contrincante de Keppel el año anterior. Esta flota se dirigió en demanda de las costas españolas, donde había de reunirse con los buques de esta nación, pero hasta el 22 de Julio no se consiguió el resultado expuesto, quedando en esta fecha unidos ambos contingentes.

Transcurrieron así siete semanas preciosas, de verano, que no tuvieron el menor aprovechamiento; pero no fue esto solo la pérdida. La escuadra francesa tenía víveres nada más que para trece semanas y al reunirse esta escuadra realmente formidable, compuesta de sesenta y seis navíos de línea y catorce fragatas, las provisiones no alcanzaban más que para cuarenta días, único tiempo laborable que tenía la flota ante sí. A más de esto, vinieron las enfermedades a diezmar las tripulaciones, y aunque fueron bastante afortunados para entrar en el canal cuando los ingleses estaban aún en la mar, estos últimos, que apenas contaban con la mitad de fuer-

---

(1) BANCROFT: History of the United States, Vol. X, pág. 191.

(2) Aunque los ingleses incurrieron aquí en la falta de no haberse aprovechado de su superioridad contra los franceses solos, (pues la flota inglesa del Canal contaba en esta ocasión con más de cuarenta navíos de línea) el temor de que pudieran llegar los ingleses, a tiempo de impedir la unión proyectada de ambas flotas, produjo en los franceses la salida apresurada de Brest, sin tener aun sus barcos suficientemente tripulados, hecho que tuvo después consecuencias importantes sobre los resultados generales de la campaña. (CHEVALIER, pág. 159).

zas que sus adversarios, consiguieron deslizarse entre los mismos, llegando, al fin, a ponerse a salvo. A la debilidad propia de las coaliciones, se sumó la producida por una preparación insuficiente, de suerte que los resultados de esta campaña en que los franceses emplearon más de quince semanas (1) se redujo simplemente a la captura de un navío de línea, apresado al enemigo y al pánico grande y natural que despertó la presencia de la escuadra en las costas inglesas del canal.

El motivo principal a que se debió esta falta de resultados prácticos, consistió en la mala preparación de España; por más que el gobierno francés tampoco supo, por su parte, hacer frente a las necesidades apremiantes de su flota; lo cual como de costumbre, recayó desde luego sobre el inocente Almirante D'Orvilliers. Este valiente Oficial, tan completo como poco afortunado, cuyo hijo único (Teniente de Navío) había muerto de la peste que asoló a la escuadra aliada, no pudo soportar el odio general de sus conciudadanos, y con ideas profundamente religiosas que le impedían refugiarse en el suicidió, como Villeneuve hizo después de Trafalgar, dimitió el mando y se retiró a un convento.

---

(1) Los detalles que existen respecto al mal arreglo y dirección dada a este enorme tropel de barcos, son tan numerosos, que harían confusa la narración y por eso se ponen en nota al pie del texto. En el apresuramiento de la flota francesa por salir a la mar, lo hizo faltándole unos 4.000 hombres en sus tripulaciones. Los españoles tardaron siete semanas en verificar la unión y cuando lo hicieron se encontraron con que nadie se había cuidado de arreglar un sistema común de señales para obrar de acuerdo las dos naciones. Cinco días hermosos de verano se perdieron en remediar este olvido. Hasta siete días después de verificada la unión no pudo la flota salir para Inglaterra. No se tomó ninguna medida para reemplazar las provisiones consumidas por los franceses en las siete semanas que precedieron a la unión. Las órdenes originales dadas a D'Orvilliers decían que se había de verificar un desembarco en Portsmouth, o bien tomar la isla de Wight, para lo cual se había reunido un gran ejército sobre las costas de Normandía; pero conforme llegó la escuadra al Canal, se cambiaron repentinamente las instrucciones y se dispuso que Falmouth fuese el punto indicado para el desembarco. Por estas fechas (16 de agosto) estaba ya casi pasado el verano, de modo que si se tomaba a Falmouth, dicho puerto no ofrecería después refugio alguno a tan numerosa flota. Un temporal del Este podría echarla fuera del Canal. Por la misma época citada, las enfermedades se habían cebado en las dotaciones, reduciéndolas tanto que habían muchos barcos que no podían maniobrar ni combatir. Había navío que teniendo 800 o 1.000 hombres de dotación, solo reunía de 300 a 500, por las causas indicadas. Así, pues, mientras que la mala administración acababa por un lado con el poder combatiente de la flota, el inconcecible error militar envuelto en el cambio de objetivo, pasando de pensar en tomar una rada accesible y segura, a tomar un puerto expuesto y de valor militar muy secundario, vino a completar el desastre, llevándose la única esperanza que había de obtener una base segura de operaciones, para aguantar en ella los meses de otoño e invierno. En esta época no tenía Francia puerto alguno de primera clase en el Canal, de suerte que cualquier temporal violento que hubiera venido del Oeste —tan frecuentes en el otoño e invierno— habría arrojado a la escuadra aliada al mar del Norte.

Tras esto vino el año de 1780, de interés muy escaso bajo el punto de vista marítimo, centralizándose, el poco que hubo, en las plazas de Cádiz y Gibraltar. Esta fortaleza la sitió España en cuanto estalló la guerra, y aunque resistía con éxito el ataque directo, el abastecimiento de víveres y municiones preocupaba mucho a Inglaterra, pues, envolvía tantas dificultades como peligro. Con el propósito de llevar auxilios, salió Rodney el 29 de Diciembre de 1779, llevando bajo su mando veinte navíos de línea y un gran convoy con refuerzos, que habían de repartirse entre Gibraltar, Menorca y las Antillas. La parte destinada a este último punto, salió para su destino el 7 de Enero al cuidado de cuatro fragatas, y a la mañana siguiente de haber sido despachada esta división, se encontró el grueso de la flota con una escuadra española compuesta de siete buques de guerra y dieciséis mercantes cargados de víveres y pertrechos. Atacáronla, apresando los buques, de los cuales llevaron a Gibraltar doce cargados de provisiones.

Una semana después de este suceso, o sea el 16 de Enero, se avistó a la una de la tarde, por el SE., una flota española, compuesta de once navíos de línea, los cuales se conservaron en su sitio suponiendo que los barcos que se le acercaban eran tan solo buques cargados de pertrechos para Gibraltar, sin escolta alguna importante. Este desdichado error, que fue reconocido cuando ya era demasiado tarde para escapar, se debió a la imprevisión, aún más desdichada, de no haber desplegado las fragatas exploradoras. Cuando el Almirante español D. Juan de Lángara reconoció su equivocación, intentó huir, pero los buques ingleses eran más rápidos que los españoles por estar forrados de cobre; de modo que al ordenar Rodney la «caza general», consiguió alcanzar al enemigo, colocándose entre ellos y el puerto, a pesar de ser una noche tempestuosa en que soplaba el viento con violencia y de tener a sotavento una costa llena de bajos peligrosos. Los españoles quedaron, pues, sin retirada posible y Rodney consiguió, como resultado de la empresa, apresar la capitana y seis navíos más, todos de línea, volando otro. El tiempo continuó muy tempestuoso, por lo que una de las presas naufragó y otra se vió forzada a entrar en Cádiz; varios navíos ingleses corrieron también gran peligro, pero al fin escaparon con felicidad y pocos días después entraba toda la fuerza en el puerto de Gibraltar. Se despachó en seguida el convoy para Menorca y en cuanto volvieron los buques de guerra que habían ido escoltándolo, salió Rodney para las Antillas el 13 de Febrero, llevando consigo

cuatro navíos de línea. El resto de sus fuerzas volvió a Inglaterra, conduciendo las presas al mando del Almirante Digby.

Por este tiempo, el estado de los partidos políticos de Inglaterra era tal que, combinado con la inferioridad inevitable en que se veía la flota del Canal, hacía muy difícil encontrar un Almirante que voluntariamente quisiera aceptar el mando en Jefe de la referida fuerza. Un Oficial distinguidísimo, Barrington —el vencedor de Santa Lucía— rehusó el primer lugar, si bien dijo que estaba dispuesto a servir como segundo de esa escuadra, aunque fuera a las órdenes de un Oficial más moderno (1).

La flota aliada, en número de treinta y seis navíos de línea, estaba reunida en Cádiz; pero, sin embargo, sus servicios se limitaron a cruceros sobre la costa portuguesa y a excepción del apresamiento completo de un convoy que iba hacia India y Antillas cargado con grandes repuestos militares, nada hicieron verdaderamente importante. La entrada en Cádiz de sesenta presas inglesas con cerca de 3.000 prisioneros, fue en España motivo de gran regocijo. Sobre el 24 de Octubre llegó al mismo puerto la escuadra de De Guichen, compuesta de diecinueve navíos de línea, que venían de medirse con Rodney, en las Antillas, pero a pesar de haberse reunido entonces en Cádiz fuerza tan considerable, nada hicieron que valga la pena de mencionarse. Los buques franceses volvieron a Brest en Enero de 1781.

La guerra de 1780, aunque tan improductiva en Europa en resultados militares de consideración, dio origen a un suceso que no puede pasarse en absoluto por alto, en ninguna historia que trate de Poder Naval. Nos referimos a la neutralidad Armada, a cuya cabeza se puso Rusia en unión de Suecia y Dinamarca. La pretensión de Inglaterra de apoderarse de las mercancías enemigas llevadas en buques neutrales, causaba grandísimos perjuicios a las Potencias neutrales, especialmente a las del Báltico y a Holanda, en cuyas manos había venido a parar por la guerra, gran parte de la industria de transportes que se verificaban en Europa, de la cual participaban también los Países Bajos austríacos.

Al mismo tiempo, del Báltico era de donde salían los repuestos navales y granos que con más empeño e interés quería Inglaterra quitarle a sus enemigos, y todo esto fue lo que dió margen a las declaraciones que en número de cuatro redactó, al fin, Rusia prime-

(1) **Vida del Almirante Keppel**, vol. II, págs. 72-346-403. Véase también a BARROW, **Vida de Lord Howe**, págs. 123-126.

ramente, siendo firmadas después por Suecia y Dinamarca. Las referidas declaraciones comprendían los extremos siguientes:

1º Que los buques neutrales tenían derecho a entrar y salir no solo en los puertos no bloqueados, sino también de un puerto a otro de una nación beligerante: o en otros términos, que podían hacer el comercio de cabotaje del beligerante.

2º Que la propiedad perteneciente a los súbditos de una potencia beligerante estaría a salvo a bordo de los buques neutrales. Este es el mismo principio que se expresa hoy familiarmente en la máxima tan conocida: *El pabellón cubre la mercancía.*

3º Que ninguna clase de artículos es contrabando, excepto armas, equipos y municiones de guerra. Esto excluía los materiales de construcción y los víveres, a menos que perteneciesen a un gobierno beligerante.

4º Los bloqueos, para ser respetados, deben hacerse efectivos, manteniendo estacionada una fuerza naval adecuada en las proximidades del puerto bloqueado.

Las partes contratantes eran neutrales en la guerra entonces existente; pero como se obligaban a mantenerse la observación de estos principios, por medio de una flota combinada compuesta de un mínimum de navíos de línea fijado de antemano, de aquí que el convenio recibiese el nombre de neutralidad armada. La discusión de la convivencia y fundamento de estas diferentes declaraciones pertenece al Derecho Internacional, pero es evidente que ningún gran estado marítimo que ocupe una situación análoga a la que tenía Inglatrra en aquella época, ha de querer admitir como asunto de derecho absoluto las cláusulas primera y tercera anteriormente citadas. La política únicamente es lo que pudo inducirla a hacerlo así. Sin declararse abiertamente en contra de las cláusulas anteriores, tanto el rey como el gobierno decidieron no hacerles caso, conducta cuyo principio fue sostenido aún por los miembros más eminentes de la oposición, que tan encarnizada era en aquellos días. La indecisa actitud de las Provincias Unidas, dividida, como en los días de Luis XIV, entre los partidarios de Inglaterra y Francia, a pesar de haber mantenido una alianza de un siglo con la primera nación citada, fue asunto que atrajo especialmente la atención de Inglaterra. Las provincias habían sido invitadas para unirse a la neutralidad armada, y aunque se manifestaban indecisas, la mayoría estaba, sin embargo, en favor de la misma. Había habido ya el caso de un Oficial inglés que, en el desempeño de su cometido, fue tan allá que llegó hasta hacer fuego sobre un buque de guerra holandés, que resistió

fueran visitados los buques mercantes de un convoy bajo su custodia; acto que, con razón o sin ella, produjo que la generalidad de los holandeses se irritase mucho contra Inglaterra.

Esta última nación determinó declarar la guerra a las provincias, si adherían, al fin, a la coalición de los neutrales, y el 16 de Diciembre de 1780 recibía el gobierno inglés información de que los estados generales habían resuelto firmar, sin dilación, las declaraciones de la neutralidad armada. En el acto se mandaron órdenes a Rodney para que se apoderase de las posesiones holandesas de la América del Sur y de las Antillas, enviando órdenes similares a la India, al mismo tiempo que se llamaba al Embajador en la Haya, previniéndole se retirara de su puesto. Cuatro días después de todo esto, Inglaterra declaraba la guerra a su nuevo adversario; de modo que el efecto principal que tuvo la neutralidad armada sobre la guerra ya existente, fue añadir las colonias y comercio de Holanda a la presa de los cruceros ingleses.

El enemigo que se sumaba valía bien poco para la Gran Bretaña, que por su posición geográfica mantenía un bloqueo efectivo sobre sus fuerzas, impidiendo que las flotas holandesas pudieran unirse a las de sus otros enemigos. De esta suerte sucedió que las posesiones holandesa tuvieron que rendirse en todas partes, excepto en aquellas donde los franceses las salvaron y sostuvieron, mientras que en el mar del Norte tenía lugar entre ambos adversarios, ingleses y holandeses, un combate sangriento, aunque sin interés alguno instructivo, dado en el mes de Agosto de 1781, único hecho de armas distinguido que vino a ilustrar el antiguo valor y obstinación de los holandeses.

El año 1781, decisivo en la cuestión de la independencia de los Estados Unidos, se señaló en los mares de Europa por imponentes movimientos que ejecutaron grandes flotas, con resultados muy exiguos. A fines de marzo salió De Grasse de Brest con veintiséis navíos de línea. El 29 del mismo mes destacó él cinco navíos al mando de Suffren, que se dirigieron a la India, continuando De Grasse hacia América para contribuir al éxito de Yorktown y terminar con un desastre en las Antillas. El 23 de Junio salió De Guichen, de Brest para Cádiz, con dieciocho navíos de línea que habían de unirse a treinta navíos españoles. Esta poderosa fuerza salió el 22 de Julio para el Mediterráneo, desembarcando en Menorca 14.000 hombres de tropa, después de lo cual se dirigió hacia el Canal de la Mancha.

Los ingleses tuvieron este año que hacer frente primeramente

al peligro que amenazaba a Gibraltar. Esta fortaleza estaba sitiada, como sabemos, y no recibía abastecimiento alguno desde la visita de Rodney, en Enero del año anterior, por lo cual se encontraba ahora en la necesidad más aflictiva; las provisiones eran escasísimas y malas, la galleta estaba toda llena de gorgojo y la carne podrida. En medio de los horrores y confusión producidos por uno de los sitios más largos y angustiosos que registra la historia, los sufrimientos de los combatientes se vieron aumentados por la presencia de numerosos habitantes pacíficos, entre los cuales se encontraban las familias y mujeres de los Oficiales y soldados. Una gran flota de veintiocho navíos de línea salió de Portsmouth el 13 de Marzo, convoyando trescientos buques mercantes y se dirigía a la India y Antillas, más noventa y siete transportes cargados de víveres con destino al Peñón. Una dilatación habida sobre las costas de Irlanda impidió que se encontrasen con De Grasse, que salió nueve días después.

Al llegar a la altura del Cabo San Vicente no encontraron enemigo alguno y cuando pasaron por Cádiz y miraron dentro del puerto, vieron a la gran flota española que estaba fondeada en el mismo. El enemigo no hizo movimiento alguno para oponerse a los ingleses, de suerte que el Almirante Derby pudo llevar sin obstáculos los socorros destinados a Gibraltar, a donde llegó el 12 de abril del año que consideramos. Mientras tanto Derby, al igual de De Grasse, destacaba para la India una pequeña escuadra, destinada a batirse antes de poco tiempo con Suffren. La inacción de la flota española, dado el afán que tenía su gobierno por recuperar a Gibraltar, y su número igual, por no decir superior, al de los enemigos, demuestra la escasa confianza que el Almirante español tenía en sí mismo o en sus subordinados. Derby, tan pronto como hubo salvado la situación de Gibraltar y Menorca, volvió al Canal de la Mancha en Mayo.

A la llegada de la flota combinada al canal, verificada en Agosto siguiente, se retiró Derby con su escuadra, fondeando en Torbay. Llevaba consigo tan sólo treinta navíos que poder oponer a cerca de cincuenta que poseían los aliados. De Guichen, cuya prudencia en el combate con Rodney ha sido ya referida, mandaba en Jefe esta escuadra y quería ahora combatir, pero la opinión casi unánime de los españoles, apoyada por algunos de sus mismos oficiales, hizo prevaleciera la opinión contraria en la Junta de guerra que hubo (1),

(1) Beatson relata con todos sus detalles (vol. V, pág. 395) el debate habido en la Junta de guerra de los aliados. Las indecisiones habituales en estas Juntas, frente a las dificultades de la situación, se aumentaron, esta vez, con el error

por lo que la gran coalición borbónica retrocedió una vez más confundida por su propia discordia y la unidad de su enemigo. Gibraltar salvada, Inglaterra intacta: he aquí los resultados que tuvieron estas gigantescas reuniones que apenas pueden llamarse esfuerzos, puesto que nada hicieron. Un desastre humillante para los aliados vino a cerrar el año. De Guichen había salido de Brest con diecisiete navíos de línea para proteger un gran convoy de buques mercantes y transportes cargados de material de guerra. Se mandó en su persecución una flota de doce navíos ingleses al mando del Almirante Kempenfeldt, Oficial de grandes dotes profesionales; mas no es a su talento a lo que él debe la inmortalidad que la poesía concedió después a su trágica muerte. El encuentro con los franceses tuvo lugar 150 millas al Oeste de Quessant, consiguiendo los ingleses copar parte del convoy a pesar de su inferioridad numérica (1). Pocos días después de todo esto, hubo un temporal que dispersó a la flota francesa, y tan solo dos navíos y cinco buques mercantes de los que componían aquel gran convoy de 150 barcos, fueron los que pudieron llegar a las Antillas.

En el año 1782, empezó para los ingleses con la pérdida de Mahón, que se rindió el 5 de Febrero tras seis meses de sitio. La rendición se impuso por los estragos que venía causando el escorbuto a causa de la carencia de vegetales y la necesidad de vivir confinados en el aire viciado de las casamatas y fortalezas, en razón al mortífero fuego del enemigo. La víspera de la rendición, los puestos que necesariamente había que cubrir con centinelas y otros servicios sumaban

---

de considerar el corso como procedimiento decisivo para hacer la guerra. M. de Beausset opinaba que "las flotas aliadas deberían dedicar toda su atención a este objetivo grande y asequible, ocupándose en interceptar el paso a las flotas que venían de las Antillas hacia Inglaterra. Esta medida —según él— difícilmente podría de dejar de tener éxito, puesto que los aliados eran dueños del mar y sería para Inglaterra un golpe tan fatal que apenas podría repararlo en el curso total de la guerra". La narración francesa de Lapeyrouse-Bonfils, es, próximamente, la misma en esencia. Chevalier, que no de ningún detalle, hace, con buen juicio, la observación siguiente: "La campaña verificada por la flota aliada, era de naturaleza tal, que no hizo más que perjudicar la reputación de Francia y España. Ambas potencias hicieron una gran ostentación de fuerzas que para nada sirvió". El comercio inglés apenas sufrió daño alguno. De Guichen escribía a su Patria diciendo: "Vuelvo de una campaña fatigosa y poco gloriosa".

---

(1) Esta desgracia de los franceses se debió en gran parte a mal arreglo y dirección de De Guichen, no obstante ser este Jefe, de ordinario, un Almirante hábil y cuidadoso. Cuando Kempenfeldt cayó sobre él, todos los buques de guerra franceses estaban a sotavento del convoy, y los ingleses a barlovento del mismo. Los primeros no pudieron, pues, interponerse a tiempo de salvar el convoy y la única alternativa que quedaba a este de arribar hasta colocarse a sotavento de su escolta para cubrirse con ella, no pudo realizarse más que en parte, por ser muy crecido el número de buques mercantes que constituían el convoy.

415 y sólo había para ocuparlos 660 hombres útiles; de modo que no había relevo ni descanso posible para ellos.

Las flotas aliadas se reunieron este año en Cádiz, subiendo la cifra total a cuarenta navíos de línea. Se esperaba que esta fuerza se aumentaría con el contingente holandés; pero salió de Inglaterra una escuadra al mando de Lord Howe, que obligó a aquellos buques a meterse de nuevo en sus puertos. No parece se intentara, en realidad, empresa alguna seria contra las costas de Inglaterra, no obstante haber estado los aliados cruzando sobre la entrada del Canal de la Mancha y en el Golfo de Vizcaya durante los meses de verano. Su presencia daba seguridad completa, en la partida y llegada de los buques mercantes que se dirigían a la Metrópoli o al exterior y al mismo tiempo amenazaban al comercio inglés; a pesar de lo cual, Howe, con veintidós navíos, consiguió, no solamente mantenerse en la mar evitando los encuentros, sino llevar también la flota de Jamaica a puerto seguro. Los perjuicios y daños sufridos tanto por el comercio cuanto por los transportes militares, hechos por mar, puede decirse que fueron casi iguales por ambas partes, y el honor del buen uso y éxito del Poder Naval corresponde, por lo tanto, a la parte más débil.

Una vez ejecutadas las órdenes que tenían para la campaña de verano, la flota combinada volvió a Cádiz. El 10 de septiembre salieron de nuevo para Algeciras, situada frente a Gibraltar, donde se iba a efectuar un gran ataque, combinado por mar y tierra, con el cual se esperaba obtener la rendición de esta plaza, llave del Mediterráneo. Con los buques que había ya allí, la flota total ascendía a unos cincuenta navíos de línea. Los detalles de este poderoso ataque apenas conciernen a nuestro tema, a pesar de lo cual no pueden pasarse por alto, aunque no sea más que para llamar la atención acerca del interés que el asunto presenta.

El sitio que, después de una duración de tres años, tocaba ahora a su fin, había sido fecundo en hechos de armas brillantes, como también en otros que, si bien menos notables, acusaban pruebas terribles de firmeza y sufrimiento por parte de la guarnición. Hasta qué punto hubieran podido mantenerse estos soldados, es cosa que no puede decirse, viendo el éxito conque el Poder Naval de Inglaterra conseguía desafiar los esfuerzos que hacían los aliados para cortar las comunicaciones de la fortaleza; pero a la vista parecía cierto, que si la plaza no se sometía esta vez ante fuerza tan superior, no se sometería nunca, máxime cuando el aniquilamiento creciente de los beligerantes predecía el próximo fin de la guerra. En

consecuencia, España multiplicaba sus preparativos, recurriendo a toda clase de inventos de guerra, mientras que la noticia de todo y la proximidad de la contienda decisiva atraía al teatro de la guerra voluntarios y hombres eminentes de los demás países de Europa. La venida de los Príncipes borbones, vino a agregar mayor interés al que tenía ya en sí el drama que se avecinaba. Al rey mismo, se le había rogado que viniese a realzar con su presencia la escena de la sublime catástrofe; porque los sitiadores, en su confianza inquebrantable por el éxito, habían determinado que la conclusión de todo fuera satisfactoria con la misma seguridad que si se tratara del drama representado en un teatro.

El istmo que une el Peñón al resto de la tierra firme, estaba cubierto de fortificaciones en que había montadas unas trescientas piezas de artillería; pero los asaltantes tenían fundada principalmente su confianza sobre diez baterías flotantes ideadas y construídas con todo esmero para estar a prueba de bomba y fuego. Cada una llevaba montados ciento cincuenta y cuatro cañones de grueso calibre, y debían fondearse cerca de las fortificaciones, según una línea N.-S. que se extendía por el frente Oeste de las mismas a unas 900 yardas de distancia. Habían de ser apoyadas estas baterías por cuarenta cañoneros y otros muchos barcos portabombas y por último los esfuerzos de los navíos de línea habían de dirigirse principalmente a proteger el ataque y distraer la guarnición. Doce mil soldados franceses vinieron a reforzar las filas españolas para el gran asalto que debía verificarse cuando ya el bombardeo hubiese causado suficientes bajas y desmoralización en los defensores. Por esta epoca, ascendían éstos a 7.000, mientras que sus adversarios del lado de tierra sumaban en total: 33.000 hombres.

El acto final comenzó por iniciativa de los ingleses. A las siete de la mañana del 8 de septiembre de 1782, el Comandante General de la plaza, Elliot, abrió un fuego vivo y certero sobre las fortificaciones del istmo. Habiendo conseguido su propósito, cesó en él; pero el enemigo recogió el guante a la próxima mañana y durante cuatro días consecutivos estuvo haciendo sobre la plaza un fuego tan tenaz, que las baterías del istmo solamente dispararon 6.500 balas de cañón y 1.100 bombas cada veinticuatro horas. Así, pues, se aproximaba la gran escena final del 13 de Septiembre. A las siete de la mañana de este día, las diez baterías flotantes largaron sus amarras y desde el fondo de la bahía en que se encontraban se dirigieron a ocupar su puesto, fondeando en él entre nueve y diez de la mañana, a cuya hora comenzó en seguida el fuego general, al que los sitiados

contestaron con igual furia. Durante algunas horas pareció que las baterías flotantes justificaban las esperanzas que se habían cifrado en ellas, porque los tiros disparados con proyectil ordinario los despedían o se hundían en sus costados, sin conseguir penetrarlos, y los aparatos automáticos para la extinción de incendios funcionaban según estaba previsto, haciendo inútiles las balas rojas que les lanzaban.

Sin embargo, cerca de las dos de la tarde se vió que de la capitana de las baterías salía humo, y aunque se consiguió dominar el incendio durante algún tiempo, continuó, a pesar de todo, ganando terreno. La misma desgracia acaeció a las otras, y por la noche, el fuego de los sitiados alcanzó gran ventaja sobre sus sitiadores, tanto que a eso de la una de la mañana tenían ya incendiadas y en llamas la mayor parte de las baterías flotantes. Su apuro se aumentó con la maniobra ejecutada por el Oficial de Marina inglés que mandaba los cañoneros disponibles, pues, estando en esta situación, se colocó flanqueando la línea de las baterías flotantes españolas y las batió de enfilada del modo más efectivo; servicio que los cañoneros españoles debieron haber impedido. Finalmente: de las diez baterías, nueve fueron voladas en sus fondeaderos, con pérdidas que se estiman en 1.500 hombres, sin contar 400 más que fueron salvados en medio del fuego por los marineros ingleses. La décima fue abordada y quemada por botes ingleses y con el fracaso de las baterías flotantes perecieron todas las esperanzas de los asaltantes.

No quedaba ya más recurso que tratar de sitiar por hambre a la guarnición y a este objeto tendieron ahora los esfuerzos de las escuadras aliadas, porque se sabía que Lord Howe estaba en camino para Gibraltar con una gran flota compuesta de treinta y cuatro navíos de línea y muchos transportes cargados de abastecimientos. El 10 de Octubre se levantó un temporal que causó muchas averías a la flota combinada, arrojando a un navío contra la costa, frente a las baterías de Gibraltar, donde no tuvo más remedio que rendirse. Al siguiente día se avistó la fuerza de Howe, habiéndosele presentado a los transportes una preciosa coyuntura para tomar el fondeadero. Sin embargo, todos menos cuatro, la desperdiciaron por descuido, y el resto, acompañado siempre por los buques de guerra, fueron arrojados hacia el Este entrando en el Mediterráneo. Los aliados les siguieron desde el día 13, pero a pesar de estar colocados entre el puerto y la fuerza salvadora y no tener el cuidado del convoy, como sucedía a sus adversarios, se dieron tan malas trazas que dejaron escapar a los transportes, los cuales, con muy contadas

excepciones, consiguieron escabullirse y fondear con seguridad, en el puerto de su destino, habiéndose desembarcado, sin molestia alguna, no solo las provisiones y municiones que llevaban estos barcos, sino hasta los cuerpos de tropas que transportaban los buques de guerra. El 19 repasó la flota inglesa el estrecho con viento del Este, habiendo llenado plenamente su misión en una semana y dejado a Gibraltar en situación de resistir durante un año más en lo tocante a víveres y repuestos de todas clases.

La flota aliada los persiguió y el 20 tuvo lugar una acción a gran distancia, en la que los aliados ocuparon el barlovento, pero no hicieron fuerza alguna para traer el empeño a un combate más estrecho. El número de barcos que tomaron parte en este magnífico espectáculo, escena final del gran drama jugado en Europa (*la piecesita*, por decirlo así, conque terminó la satisfactoria defensa de Gibraltar), fueron ochenta y tres navíos de línea. Cuarenta y nueve de los aliados, treinta y cuatro de los ingleses. De los primeros tan solo treinta y tres entraron en acción, pero los menos veleros hubieran podido tomar parte en ella, provocando así un encuentro general. Lord Howe habría hecho bien, probablemente, rehusándola en tanto cuanto de él hubiera dependido evitar esta prueba que los aliados no se esforzaron mucho por llegar a conseguir.

Tales fueron los resultados de esta gran contienda en los mares europeos, donde los aliados hicieron esfuerzos gigantescos en apariencia, pero débiles en conjunto y ejecución. Por lo que respecta a Inglaterra que resultaba con gran inferioridad numérica, sus esfuerzos se señalaron por la energía de sus resoluciones, elevado valor y hábitos de mar: mas en lo referente a las concepciones militares del gobierno o a la *dirección de gabinete* de sus fuerzas de mar, debe decirse que apenas fueron dignas de la capacidad y desinterés de sus marinos. La desproporción de fuerzas —con ser mucha— no fue, en realidad, tan grande como aparece por los datos que dan las listas de cañones y buques; y así como en rigor son excusables las vacilaciones que Inglaterra tuvo en un principio, en cambio los años que los aliados pasaron en la indecisión e inacción debieron delatar ante sus ojos la debilidad de la coalición.

La repugnancia de los franceses a exponer sus barcos, demostrada tan patentemente por D'Estaing, De Grasse y De Guichen, unida a la indolencia y poco valor de los españoles, debería haber alentado a Inglaterra a proseguir su vieja política tradicional de perseguir las fuerzas organizadas del enemigo a flote. Como hecho positivo y corriente, originado quizás por las necesidades del caso, su-

cedía que la apertura de todas las campañas cogía a los enemigos separados. Los españoles en Cádiz y los franceses en Brest (1).

Inglaterra debió hacer todo lo posible para bloquear a estos últimos con fuerzas superiores antes de su salida; con lo cual habría cortado de raíz la fuente principal que alimentaba la Armada de los aliados; y sabiendo, como sabía perfectamente, el sitio en que se encontraba la escuadra francesa, debería haber evitado esta incertidumbre que tenía sobre sus designios, pues, desde el momento que el enemigo ganase el mar libre, paralizaba sus propios movimientos. Delante de Brest, estaba ella interpuesta entre los aliados; sus exploradores la habrían informado de la aproximación de los españoles, bastante antes que los franceses lo hubieran podido saber, y por último, habría retenido en sus manos la facultad de dirigir aisladamente contra cada uno de ellos mayor número de buques o aquellos que individualmente fuesen más poderosos, obrando en todo según le conviniera. El viento que favorecía a los españoles para su venida, era el mismo que confiaba a sus aliados en el puerto. El ejemplo más palpable de la falta cometida por Inglaterra, en este particular, nos lo da la salida que se le permitió hacer a De Grasse, sin molestia alguna, en Marzo de 1781, porque en esa fecha había salido de Portsmouth una escuadra inglesa, nueve días antes que él, y, sin embargo, el Almirantazgo la detuvo en la costa de Irlanda (1).

---

(1) "En la primavera de 1780, el Almirantazgo inglés había reunido en los puertos del Canal cuarenta y cinco navíos de línea. La escuadra de Brest estaba reducida a doce o quince... Para agradar a España, dispusieron los franceses que veinte de sus navíos de línea fueran a Cadiz para ponerse a las órdenes del Almirante Córdova. Las consecuencias de esta disposición fueron: que los ingleses, con su flota del Canal, mantuvieran en jaque a las fuerzas que nosotros teníamos en Brest y Cádiz, y que los cruceros del enemigo atravesaran libremente el espacio existente entre Cabo Lizard y el Estrecho de Gibraltar". (CHEVALIER, pág. 202).

En 1781 "el Gabinete de Versalles llamó la atención de Holanda y España acerca de la necesidad de reunir en Brest una flota bastante fuerte para imponerse a los buques que la Gran Bretaña mantenía en el Canal. Los holandeses se quedaron en Texel y los españoles no salieron de Cádiz. De este estado de cosas resultó que los ingleses con cuarenta navíos de línea bloquearon a setenta que formaban la suma perteneciente a las Potencias aliadas" (pág. 265).

---

(1) "Fue una cuestión muy debatida en el Parlamento y fuera de él, si debería o no haber sido el objeto principal de la flota británica al mando del Almirante Darby oponerse a todo trance a la del Conde De Grasse, en vez de perder el tiempo yendo a Irlanda, con lo cual pasó la oportunidad de hacerlo. La derrota de la flota francesa hubiera desconcertado, sin duda alguna, todos los planes que el enemigo tenía formado sobre la India y Antillas, habría sido la garantía de seguridad para las Antillas inglesas, el Cabo de Buena Esperanza

Posteriormente, al final de este mismo año se envió a Kempenfeldt para que detuviera a De Guichen; el primero salió con una fuerza inferior a la del segundo y entre tanto quedaban en Inglaterra buques suficientes para hacer que hubiese cambiado la desproporción numérica de fuerzas existente entre ambos adversarios. Varios de los buques que acompañaron después a Rodney a las Antillas, estaban ya listos cuando salió Kempenfeldt, y sin embargo, no se asociaron a esta empresa que tan de cerca afectaba a los objetivos de la campaña de Rodney. Las dos fuerzas unidas habrían dado buena cuenta de los diecisiete buques de De Guichen y de su rico convoy.

Gibraltar fue, verdaderamente, una carga muy pesada para las operaciones inglesas; pero el instinto nacional, que tan apegado estaba a ella, tenía razón en ser así. La falta de la política inglesa estuvo en querer conservar tantas otras posiciones terrestres, con lo que descuidaba, sin darse cuenta, la rapidez de concentración necesaria para caer sobre cualquier División de las flotas aliadas. La clave de la situación estaba en el océano, y, por lo tanto, una gran victoria allí habría resuelto todos los demás puntos pendientes. Pero no era posible tratar de ganar ninguna gran victoria mientras se quisiera hacer ostentación de fuerzas en todas partes (1). Norte América fue una carga aún más pesada que la examinada anteriormente y aquí no hay duda que el sentimiento nacional estuvo ciertamente equivocado, manteniéndose la lucha por orgullo y no porque así conviniera ni lo aconsejara una sabia conducta. Sea cuales fuesen las simpatías con que los individuos y clases de las naciones aliadas miraran la causa americana, los gobiernos de dichas naciones consideraron la rebelión, no más que como un accidente que venía a debilitar las fuerzas de la Gran Bretaña. Las operaciones que hubiese en el continente americano dependían, como se ha visto, del dominio del mar; y para mantener éste, se necesitaban distraer grandes Divisiones de buques ingleses que se restaban en la contienda pendiente con Francia y España. Si por medio de una guerra con éxito, hubiera

---

habría tenido de necesidad que caer en manos de Gran Bretaña y la campaña de la América del Norte podría haber tenido un término muy diferente" (Beatson's Memoirs, vol. V, pág. 341, en donde también se manifiestan los argumentos contrarios a los expuestos).

---

(1) Uno de los errores que con más frecuencia se cometen y que más se oponen a los sanos principios de la guerra, es querer cubrir una inmensa frontera con una débil línea de tropas que resultan insuficientes en todas partes. Los clamoreos del comercio e intereses locales, hacen que sean los gobiernos populares los que con más facilidad incurren en esta equivocación.

podido conseguirse que América volviera a ser de nuevo lo que fue en un tiempo, a saber: una dependencia adicta y fiel de la Gran Bretaña, al par que base sólida para su Poder Naval, entonces el asunto habría sido digno de que se hiciera por él sacrificios mucho mayores; pero esto se había hecho ya imposible. Mas, a pesar de haber perdido Inglaterra, por sus equivocaciones, el afecto de los colonos y con él una ayuda que le habría asegurado la tranquila posesión de los puertos y costas americanas, quedaban aún a la madre Patria en aquellos mares, puntos como Halifax, las Bermudas y las Antillas, que eran de por sí estaciones militares bastante fuertes, inferiores tan solo como bases navales, a aquellos puertos fortificados que estando rodeados por una comarca amiga, contaran con amplios recursos y numerosa población.

El abandono de la contienda en Norte América habría dado a Inglaterra mucha más fuerza contra los aliados. Por el contrario, con la política seguida, las importantes divisiones navales destacadas en aquellos parajes, estaban siempre expuestas a encontrarse en presencia de escuadras superiores, bastando para esto que el enemigo ejecutara un movimiento inesperado por mar, como sucedió en los años 1778 y 1781.

Siendo evidente que ninguna sujeción militar habría podido hacer que Norte América volviera a su antigua lealtad, hubiera debido abandonarse este punto por completo, dándolo como cosa totalmente perdida, a cuya medida debería haber acompañado la evacuación de todos los puestos que sin añadir nada a su fuerza, pudieran impedir la concentración. La mayor parte de las Antillas estaban en ese caso, puesto que la posesión decisiva de ellas dependía de la suerte que tuviera la campaña naval. No deberían haberse dotado con guarniciones más puntos que las Barbados, Santa Lucía, Gibraltar y quizás Mahón, pues, de esta suerte habría sido posible mantener dichas plazas de un modo efectivo hasta quedar decidido el imperio de los mares. A su ocupación hubiera podido agregarse la de una o dos posiciones vitales en América, tales como Nueva York y Charleston, que deberían haberse retenido, tan solo hasta que se hubieran dado las garantías que Inglaterra tenía derecho a exigir en favor de los colonos que habían permanecido fieles a su causa.

Habiéndose desembarazado así de toda carga inútil, debería haberse procedido a efectuar la concentración rápida con objeto de tomar la ofensiva. Sesenta navíos de línea en las costas de Europa, mitad puesta frente a Cádiz y la otra mitad frente a Brest, con una reserva en los puertos ingleses, lista para reemplazar con ella a

los buques averiados, habría sido un plan que no hubiera exigido muchas más fuerzas de lo que representaba el contingente total de la marina inglesa. Por otra parte, estas flotas no habrían tenido que combatir, pudiendo asegurar esto, no sólo nosotros, que tenemos hoy toda la historia ante nuestros ojos, sino cualquiera que hubiera seguido con atención las tácticas seguidas por D' Estaing, De Guichen y posteriormente por De Grasse. Ahora bien, si lo que anteriormente hemos dicho se hubiese creído inconveniente por la dispersión de fuerzas que originaba, se hubiera podido entonces situar cuarenta buques frente a Brest, dejando el mar libre para que en él se midiera la flota española con el resto de la inglesa, cuando hubiera tratado de decidirse la cuestión pendiente acerca de la posesión de Gibraltar y Mahón. Sabiendo, como nosotros sabemos, el grado de eficiencia de ambas marinas, apenas si puede dudarse cuál habría sido el resultado; y así, en vez de haber sido Gibraltar una carga, como lo fue frecuentemente, se habría convertido en elemento de fuerza, como lo es ya hoy desde aquellos días.

La conclusión es siempre la misma. Sean los que fueren los factores que puedan influir en el resultado de las luchas que haya entre estados continentales vecinos, cuando surge la cuestión de dominio sobre regiones distantes políticamente débiles (ya sean éstos imperios decadentes, repúblicas anárquicas, colonias, puestos militares aislados o islas cuya extensión está por debajo de cierto tamaño), tiene que ser decidida de precisión en último término por el Poder Naval, o sea por la fuerza militar organizada a flote, la cual lleva en sí la representación de las comunicaciones que constituye rasgo importantísimo en toda clase de estrategia. La magnífica defensa de Gibraltar, los resultados militares de la guerra de América, la suerte final de las Antillas, la posesión de la India, todo esto dependió, ciertamente, del Poder Naval y de esto mismo dependerá también el dominio del istmo central americano, si surge a propósito de una cuestión militar. El mismo factor tendrá también mucho peso en la resolución de la cuestión de Oriente, aunque por la posición continental de Turquía y la vecindad de ciertos estados, pudiese ser alterada la influencia de las fuerzas navales.

Así, pues, si es verdad lo que decimos, entonces, tanto la sabiduría militar cuanto la economía de tiempo y dinero, imponen que se asegure lo más pronto posible el imperio del mar, con la certidumbre de poseer con él la garantía del éxito final. En la guerra de la revolución americana, las flotas aliadas tuvieron sobre Inglaterra ventaja numérica. En poder efectivo, la desproporción de fuerzas no

era tan considerable, pero siempre estuvo en contra de la Gran Bretaña. Examinada la situación desde el punto de vista militar, exigía el abandono de las colonias; pero si el orgullo nacional no podía doblegarse a esto, entonces lo derecho era bloquear los arsenales enemigos. Por último, si no se contaba con suficientes fuerzas para presentarse con superioridad numérica frente a todos los arsenales, entonces deberían haberse elegido, para anularlos, aquellos que pertenecieran a la nación más poderosa y he aquí la primera falta cometida por el almirantazgo inglés. La relación dada por el primer Lord del Almirantazgo, de las fuerzas disponibles al estallar la guerra, fue después desmentida por los hechos.

La primera flota que salió, al mando de Keppel, era simplemente igual a la de los franceses y al mismo tiempo la División de Howe en América era inferior a la escuadra que mandaba D'Estaing. Por el contrario, en 1779 y 1781, la flota inglesa era superior a la francesa tomada aisladamente; sin embargo, se permitió que los aliados verificaran su unión sin el menor obstáculo, y el último año se dejó salir a De Grasse de igual manera para las Antillas y a Suffren para la India. Cuando tuvo lugar el hecho de Kempenfaldt con De Guichen, el Almirantazgo inglés sabía que el convoy era de la mayor importancia para la prosecución de la campaña sostenida en las Antillas; y a pesar de ello, mandó fuera su Almirante, tan solo con doce navíos, quedando, en cambio, en los puertos ingleses todos los destinados a reforzar la escuadra de las Antillas y varios más que estaban estacionados en Las Dunas para ejecutar lo que Fox llamaba justamente «el vil propósito» de hostigar al comercio holandés. El discurso de Fox, de donde hemos sacado esta frase, concernía a la guerra franco-española, y los cargos que en él hacía se fundaban principalmente en la conveniencia de atacar a los aliados antes de que pudieran salir e internarse en las inmensidades del océano; y dichos cargos fueron sostenidos por la competente opinión profesional de Lord Howe, que hablando después del hecho de Kempenfeldt, decía: «No solamente podría haberse decidido la suerte de las Antillas en el Golfo de Vizcaya, sino que, probablemente, hubiera podido conseguirse lo mismo, casi sin riesgo, con la de toda la guerra» (1). No diremos tanto como sin riesgo, pero con muchas probabilidades de éxito podría haberse decidido la fortuna total de la guerra si en un principio se hubiese efectuado la concentración de la flota inglesa entre Brest y Cádiz.

---

(1) **Annual Register, 1782.**

Era este el medio más seguro de socorrer a Gibraltar, la distracción de fuerzas contrarias más conveniente para las Antillas, la ruina de toda esperanza del socorro pedido por los americanos y tan escasamente prestado por la flota francesa. En cuanto a los grandes resultados obtenidos por la venida de De Grasse, precisa no olvidar el hecho de que vino el 31 de Agosto y anunció ya desde el principio su próxima vuelta a las Antillas para mediados de Octubre. Solo a un concurso providencial de circunstancias, se debió que Washington no tuviera en 1781 una repetición de los dolorosos disgustos que en 1778 y 1780 le causaron D'Estaing y De Guichen, respectivamente.

CAPITULO XII

SUCESOS EN LA INDIA, 1778 - 1781. —SALE SUFFREN DE BREST, EN 1781. — SU BRILLANTE CAMPAÑA NAVAL EN LOS MARES INDICOS, 1782 - 1783

La campaña de Suffren en la India es sumamente interesante e instructiva. Constituye de por sí, con gran diferencia, el hecho naval más culminante de todos los registrados en la guerra de 1778; y si esto tuvo, al fin, influencia nula sobre los resultados, no puede por ello culparse, en manera alguna, a Suffren. Hasta el año 1781 no pudo disponer la corte francesa de fuerzas suficientes para dirigirlas al sitio expresado en condiciones de que pudieran influir eficazmente en la importancia del resultado. Por aquella época la situación en que se encontraba la península de Indostán parecía ser excepcionalmente favorable para sacudir el yugo inglés, porque Hyder Ali, el enemigo más hábil y audaz de los ingleses, a quien hasta entonces habían disputado éstos el imperio de la India, gobernaba ahora el Reino de Mysore, cuya posición en la parte Sur de la Península amenazaba a la par el Carnatic y la costa de Malabar. Hyder Ali, diez años antes, había sostenido él solo, con éxito, una guerra contra los invasores extranjeros, que terminó con una paz cuyas bases fueron la restitución mutua de las conquistas, y ahora estaba irritado por la toma de la plaza de Mahé.

Por otra parte, una porción de tribus guerreras, conocidas bajo el nombre de los mahrattas, todas de la misma raza y bastante mal unidas entre sí por una especie de sistema feudal, se encontraban ahora envueltas en guerra contra los ingleses. El territorio ocupado por estas tribus, cuya capital principal era Poonah, cerca de Bombay, se extendía hacia el norte desde Mysore al Ganges. Con límites tan cercanos y colocados centralmente respecto a las tres residencias inglesas de Bombay, Calcuta y Madrás, Hyder y los mahrattas estaban en la situación más propicia para poder prestarse ayuda

mutua y emprender operaciones ofensivas contra el enemigo común.

Al comenzar la guerra entre Inglaterra y Francia, apareció un agente francés en el Poonah y a Warren Hastings, gobernador general de los ingleses, le avisaron que las tribus habían convenido con el agente francés la cesión de un puerto marítimo en la costa de Malabar. Con su habitual prontitud determinó Hastings declararles en seguida la guerra, mandando saliese una división de Bengala que atravesando el Jumna, había de dirigirse a Berar. Otro cuerpo de ejército, compuesto de 4.000 soldados ingleses, marchó también de Bombay; pero fue mal guiado en su camino y se vio obligado a rendirse en Enero de 1779. Semejante revés, sin precedente en las operaciones inglesas, alentó las esperanzas de los enemigos de Inglaterra y sirvió para aumentar sus fuerzas; de suerte que si bien se remedió pronto el daño material con sólidos éxitos alcanzados bajo el mando de jefes hábiles, la pérdida del prestigio subsistió. El ansia que Hyder Ali tenía de apoderarse de Mahé, se aumentó a causa de la oposición imprudente que hizo el gobernador de Madrás. Viendo Hyder a los ingleses empeñados con los mahrattas y habiendo llegado a sus oídos la noticia de que se esperaba una escuadra francesa en las costas de Coromandel, se preparó con toda calma para la guerra. En el verano de 1780 enjambres de jinetes suyos bajaron sin previo aviso de las montañas y aparecieron frente a las mismas puertas de Madrás. En Septiembre, un cuerpo de tropas inglesas que ascendía a 3.000 hombres, fue hecho añicos materialmente, y otro de 5.000 hombres consiguió salvarse gracias a una rápida retirada ejecutada sobre Madrás; pero perdió toda su artillería e impedimenta. No pudiendo atacar a Madrás, se volvió Hyder Ali contra los diferentes puestos aislados separados entre sí, y de la capital por toda la comarca de que era él ahora, dueño absoluto.

Tal era el estado de los asuntos, cuando en Enero de 1781 apareció en aquellas costas una escuadra francesa compuesta de seis navíos de línea y tres fragatas. La flota inglesa de la India, al mando de Sir Edward Hughes, había ido a Bombay. Hyder Ali pidió entonces ayuda al Comodoro francés, Conde D'Orves, para ejecutar un ataque sobre Cuddalore. Privada de recibir auxilios por mar, y sitiada por tierra por millares de indígenas, la plaza no habría tenido más remedio que rendirse; pero D'Orves rehusó prestar la ayuda pedida y se volvió a la isla de Francia. Al mismo tiempo se hacía cargo de las operaciones contra Hyder uno de los jefes más hábiles que Inglaterra tuvo en sus campañas de la India, Sir Eyre Coote.

Hyder, levantó en seguida el sitio de los puestos sitiados y después de una serie de operaciones que duraron toda la primavera, se vió forzado a aceptar una batalla que se dió el 1º de Julio de 1781. Su derrota total restituyó a los ingleses el domino completo de la comarca, salvo el Carnatic y puso fin a las esperanzas que habían concebido los partidarios de los franceses en su antigua posesión de Pondichery. Se acababa de perder una ocasión excelente para ello.

Mientras sucedía todo esto, caminaba para la India un Oficial francés de carácter muy distinto al de sus predecesores. Se recordará que cuando De Grasse salió de Brest para las Antillas, el 22 de Marzo de 1781, iba con su flota una división de cinco navíos de línea al mando de Suffren, que es el Oficial a quien nos referimos. Suffren se separó del cuerpo principal de la escuadra el 29 del mismo mes, y tomando bajo su custodia unos cuantos transportes que iban destinados al Cabo de Buena Esperanza —entonces colonia holandesa— salió para su destino. El Gobierno francés, sabedor de que había salido de Inglaterra una expedición destinada a apoderarse de este importante punto de escala, en el camino de la India, confió a Suffren la misión de protegerlo y salvarlo. Este era, pues, el primer cometido que debía verificar.

En efecto; la escuadra del Comodoro Johnstone (1) había salido con el objeto indicado y tomándole la delantera fondeó en Porto Praya (perteneciente a las islas de Cabo Verde, colonia portuguesa), el 11 de Abril. Se componía de dos navíos de línea, tres de cincuenta cañones, varias fragatas y buques pequeños, y por último, treinta y cinco transportes, en su mayoría armados. Sin temor de ser atacado, no porque le inspirase confianza la neutralidad del puerto, sino por la creencia que abrigaba de ser su destino ignorado, el Comodoro inglés fondeó sin preocuparse de la eventualidad de un combate.

La casualidad hizo que al partir de Brest, se cambiase en aquel momento el destino de uno de los buques asignados a las Antillas, dándosele orden para que formara parte de la escuadra de Suffren.

---

(1) Este Comodoro Johnstone, conocido más comúnmente bajo el nombre de Gobernador Johnstone, fue uno de los tres Comisarios enviados por Lord North en 1778, para promover la reconciliación con la América. Debido a ciertos procedimientos sospechosos por su parte, el Congreso declaró que era incompatible con su honor mantener clase alguna de correspondencia ni trato con él. Su título de Gobernador proviene de que en un tiempo lo fue de Pensacola. Tenía en la Marina inglesa una reputación deplorable. (Véanse las Biografías navales de Charnock).

Como consecuencia natural, sucedió que el buque referido se encontró sin la aguada necesaria para un viaje tan largo; y esto, en unión de otras razones, fue lo que determinó a Suffren a fondear también en Porto Praya. El 16 de Abril, o sea cinco días después, De Johnstone reconocía la isla por la mañana temprano y se dirigía hacia el fondeadero, precedido de un buque forrado en cobre, que había enviado adelante para explorar el terreno. Como se aproximaba al fondeadero por el Este, la tierra le ocultó durante algún tiempo a la escuadra inglesa; pero a eso de las nueve menos cuarto, el buque explorador *Artesien,* hizo señales a su escuadra, comunicándole que el enemigo estaba allí fondeado. La bahía está abierta al Sur y se extiende del Este al Oeste sobre milla y media de longitud aproximadamente, siendo sus condiciones de tal naturaleza, que los buques tienen que fondear, generalmente, sobre la parte NE. de ella, cerca de tierra (Lámina VIII) (1). Los ingleses estaban fondeados según una línea irregular de dirección ONO. Tanto Suffren como Johnstone fueron sorprendidos, pero con especialidad este último, y la iniciativa de la decisión perteneció a Suffren.

Pocos hombres habrá habido por naturaleza de carácter y enseñanzas de la experiencia más capaces que Suffren para tomar rápidamente la decisión impuesta por las circunstancias. De natural ardiente y genio militar innato, Suffren había aprendido en la conducta observada por Boscawen con la escuadra de De la Clue (2), en que había servido, a no atribuir peso alguno al poder que Portugal pudiera desarrollar para hacer respetar su neutralidad. Sabía, desde luego, que la escuadra que tenía ante sí era la destinada al Cabo de Buena Esperanza y la única cuestión a decidir era si apresuraba su viaje al Cabo, en la probabilidad de llegar allí primero, o si atacaba a los ingleses en su fondeadero con la esperanza de dejarlos tan estropeados que no pudieran después seguir el camino adelante. Suffren resolvió verificar lo último; y aunque los buques de su escuadra marchaban algo dispersos por no ser igualmente veleros, determinó desde luego dirigirse sobre el enemigo para no perder la ventaja de la sorpresa. Haciendo señal de prepararse para combate al ancla, tomó la cabeza de su línea con el buque insignia *Héros*, de setenta y cuatro cañones, y ciñendo de cerca, para doblar la punta SE. de la bahía, gobernó en demanda del buque insignia inglés (f). En este movimiento fue seguido inmediatamente

(1) Esta lámina está tomada casi en su totalidad de la "Vie de Suffren", escrita por Cunat.

(2) Véase las páginas 320 y 328.

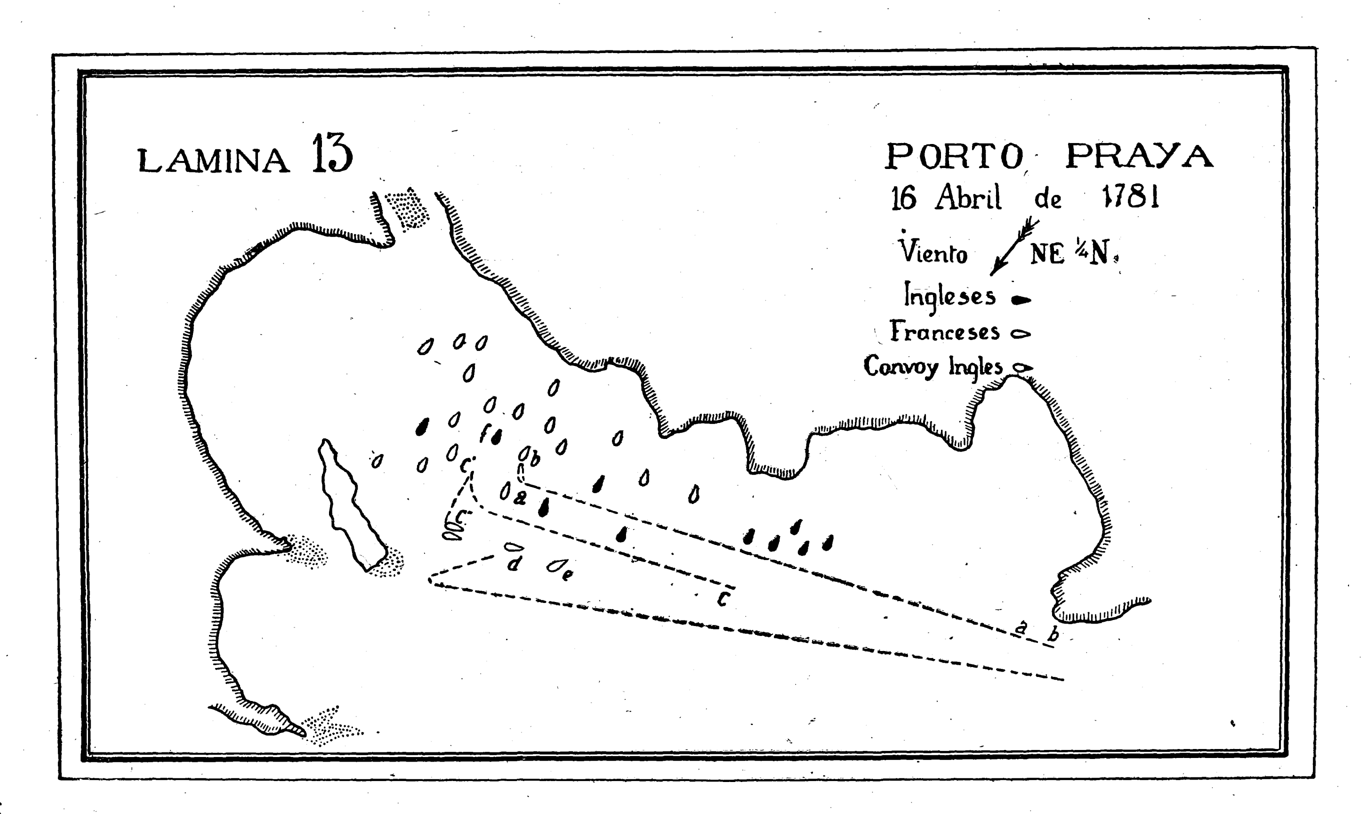
por el *Aníbal*, navío de setenta y cuatro cañones (línea a b) y también por el buque explorador *Artesien* (c), de sesenta y cuatro cañones, que había ido a la cabeza de la escuadra, como ya hemos dicho; pero los dos navíos de retaguardia quedaban todavía bastante por la popa. El Comodoro inglés se alistó para el combate tan pronto descubrió al enemigo, pero aun así y todo no tuvo tiempo para rectificar su orden.

Suffren fondeó a 500 pies de distancia del buque insignia inglés (que por singular coincidencia se llamaba también *Hero*), por su través de estribor, teniendo, por lo tanto, buques enemigos a ambos lados, y en esta situación rompió el fuego. El *Aníbal* fondeó por la proa de su Comodoro (b) y tan cerca de él, que su barco tuvo que filar cadena y dejarse caer hacia atrás (a); pero el Comandante del buque (b), ignorando las intenciones de Suffren de violar la neutralidad del puerto, no había obedecido la orden de alistarse para combate y estaba completamente desprevenido, —las cubiertas atestadas de barriles que se habían subido para facilitar la faena de la aguada, y los cañones sin destrincar—. Sin embargo, no quiso añadir a su falta ninguna indecisión y siguió, por lo tanto, intrépidamente al buque insignia, sufriendo pasivamente, durante algún tiempo, el fuego del adversario, hasta que estuvo en condiciones de replicar. Metiendo caña y orzando, pasó a barlovento de su jefe y tomó su puesto con habilidad, pagando con su vida la primitiva falta. Estos dos barcos (a y b) estuvieron muy bien colocados para hacer uso de los cañones de ambos costados. El *Artesien* equivocó, con el humo, a un buque de la compañía inglesa de la India, tomándolo por un barco de guerra. Al correrse para ponerse a su costado (c') fue muerto su Comandante cuando iba ya a fondear, y habiéndose perdido el momento crítico de hacerlo, por falta de cabeza, se separó saliéndose fuera del sitio donde se mantenía la acción, llevándose consigo al que causó su equivocación (c"). Los dos navíos que restaban vinieron demasiado tarde al combate, y como no pudieron ceñir bastante el viento, fueron arrojados lejos del lugar de la lucha, ocupando el marcado en (d y e). Entonces Suffren, viéndose solo con dos barcos para soportar el peso del combate, picó sus cables y se puso en vela, movimiento que siguió el *Aníbal*, pero tan lleno de averías, que sus palos mayor y trinquete cayeron por la banda, suceso que, afortunadamente, no ocurrió sino después de haber abocado la salída de la bahía, que abandonó hecho una boya.

Dejando completamente a un lado las cuestiones de derecho internacional, el buen juicio y conducta de Suffren en su ataque, me-

recen especial atención bajo el punto de vista militar. Para juzgar de todo esto con propiedad, debemos considerar cuál era el objeto de la misión que tenía encomendada y cuáles los principales factores que había, propios a favorecerla o contrariarla. Su primer deber era, proteger el Cabo de Buena Esperanza contra la expedición inglesa: la principal garantía que podía tener para conseguir su propósito era llegar primero al Cabo; el obstáculo que había, para el éxito, la flota inglesa. Para anticiparse a la llegada de ésta, dos caminos se ofrecían; o apresurar la marcha, con esperanza de gaganar al enemigo en velocidad, o bien batirlo y dejarlo imposibilitado de continuar viaje. Mientras fueran desconocidos los sitios por donde aquél andaba, entretenerse en buscarlo, a menos de no poseer una información bastante precisa, hubiera sido perder tiempo; pero cuando la fortuna puso al enemigo en su camino, el genio de Suffren se apoderó en el acto de la conclusión final, comprendiendo que el dominio del mar en aquellas aguas, había de ser lo que determinase de una vez la cuestión, resolviéndola inmediatamente. Mencionaremos los términos enérgicos conque expresaba él, su propia opinión: "La destrucción de la escuadra inglesa habría *cortado de raíz* todos los planes y proyectos de esta expedición, nos habría proporcionado durante largo tiempo la superioridad en la India, superioridad de donde podría haber resultado una paz gloriosa. Por último, habría impedido que los ingleses llegasen al Cabo antes que yo; y este objeto, que era mi principal misión, se ha realizado por completo".

Suffren estuvo mal informado respecto al contingente de fuerzas inglesas, que creía mayor de lo que en realidad era; mas, las había sorprendido en situación desventajosa y por lo tanto, estuvo bien tomada su rápida decisión de combatir. Pero el mérito principal de Suffren, en este asunto, consiste en que propuso por el momento (echó fuera de su imaginación, por decirlo así), los planes ulteríores de la campaña; con cuyo modo de obrar se separaba, totalmente, de todas las tradiciones sostenidas por la marina francesa, y de la política habitual de su gobierno. No puede imputársele como falta que dejase de recibir de sus capitanes el apoyo y ayuda que tenía derecho a esperar. Los accidentes y negligencia que causaron su fracaso se han manifestado ya anteriormente; pero teniendo cerca de sí, como tuvo, sus tres mejores navíos, mal puede dudarse hiciera bien en aprovecharse de la sorpresa, contando con los dos navíos de reserva que venían detrás, los cuales era de suponer que llegaran naturalmente a tiempo.


LAMINA 13
PORTO PRAYA
16 Abril de 1781
Viento NE ¼ N.
Ingleses
Franceses
Convoy Ingles

La posición tomada por su propio buque y el *Aníbal,* facilitándole el uso de los fuegos de ambas bandas; o en otros términos, permitiéndole el desarrollo de todo su poder ofensivo, estuvo perfectamente escogida. De esta suerte resultó totalmente aprovechada la ventaja que le había dado la sorpresa y la falta de orden observado por la escuadra enemiga.

Esta falta de orden produjo —según manifiestan las crónicas inglesas— que no pudieran tomar parte en el combate dos navíos de cincuenta cañones cada uno; circunstancia que al par que desacredita a Johnstone, confirma el buen juicio de Suffren precipitando el ataque. Si hubiese recibido la ayuda que, según todas las probabilidades, era razonable esperar, de seguro habría destruído la flota inglesa; y aún sin haber sido así, solo con lo que fue, salvó a la colonia del Cabo en Porto Praya. No es, pues, raro que la corte francesa, a pesar de su diferente política naval y de las dificultades en que se vió envuelta como consecuencia de la violación de la neutralidad portuguesa, sancionase de corazón y generosamente un vigor de acción semejante, tan desusado entre sus Almirantes.

Se ha dicho ya anteriormente que Suffren había estudiado y seguido de cerca los movimientos circunspectos de D'Estaing en América; que había servido a sus órdenes en la guerra de los Siete Años y que atribuía, en gran parte, los reveses marítimos de los franceses a la introducción de una táctica que él anatematizaba, diciendo que era el velo de la timidez; pero los resultados obtenidos en el combate de Porto Praya, donde necesariamente tuvo que venir al empeño, sin arreglo alguno previo, sirvieron para convencerle de que el sistema y método tenían su utilidad (1). Ciertamente que sus combinaciones tácticas posteriores fueron de un orden muy elevado, especialmente en las primeras acciones que tuvo en Oriente (porque después de esto parece haberlas abandonado de nuevo en los últimos combates, debido al desaliento causado por los desaciertos o falta de celo de sus Capitanes); pero su mérito grande y trascendental estriba en la claridad conque vió, desde luego, en las flotas inglesas el exponente del poderío naval de Inglaterra, el verdadero enemigo de la flota francesa, aquel a quien había que atacar sin pérdida de tiempo, siempre que hubiera oportunidad favorable para ello. Lejos de cerrar los ojos a la importancia que pudieran tener aquellos objetivos ulteriores, a los que constantemente subordinaba su acción, la marina francesa vio claramente que la manera más sencilla

(1) LA SERRE: **Essais Hist. et Critiques sur la Marine Francaise.**

y segura de alcanzarlos estaba en la destrucción de los barcos enemigos y no en la conservación de los propios. Ataque y no defensa era el camino que, en su opinión, precisaba seguir para alcanzar la posesión del Poder Naval; y decir Poder Naval, equivalía a adquirir el dominio completo de los resultados que hubiera en tierra, al menos en regiones distantes de Europa.

Semejante parecer, deducido de la política inglesa, tuvo el valor de seguirlo y emprenderlo después de llevar cuarenta años de servicios en una marina que vivía sacrificada al sistema contrario; y al llevarlo a su aplicación práctica, adoptó un método que no se ve en ninguno de los Almirantes ingleses de aquellos días, excepto, quizás, en Rodney y un sistema de fuego superior al de este último.

De esta suerte, vemos que el camino seguido por Suffren no fue mera inspiración del momento, sino resultado de ideas claras, concebidas y expresadas anteriormente. Por lo tanto, aunque se revelara esto, por el ardor natural, contaba, sin embargo, con la tenacidad que da la convicción intelectual. Así, pues, le vemos escribir a D'Estaing, después del fracaso de Santa Lucía (donde sabemos dejó de destruirse la escuadra inglesa de Barrington), quejándose de que a su barco y a otros varios les faltaba la mitad de la tripulación, que había sido desembarcada para atacar a las tropas inglesas, con cuyo motivo decía lo siguiente:

> «A pesar de los exiguos resultados alcanzados con los dos cañoneos efectuados, el 15 de diciembre, sobre la escuadra de Barrigton y del desgraciado descalabro sufrido por nuestras fuerzas de tierra, aun podríamos esperar el éxito; pero el único medio posible de conseguirlo sería atacar vigorosamente a la escuadra adversaria que con nuestra superioridad no podría resistir, aun contando con el auxilio de las baterías de tierra cuyos efectos se neutralizarían si nosotros corriéramos a abordarlos o a fondearnos sobre sus mismas boyas de amarre. Si lo dilatamos se nos podrán escapar.... Además, estando nuestra flota con sus tripulaciones incompletas, no está ni para combatir ni para salir a la mar ¿Qué sucedería si llegase la escuadra del Almirante Byron? ¿Cuál sería la suerte de unos barcos que no tienen dotaciones ni Almirante? Su derrota causaría la pérdida del Ejército y de la colonia. Destruyamos, pues, esa escuadra, y su ejército, al carecer de todo en un país malo, se verá obligado necesariamente a rendirse. Entonces ya puede venir Byron cuando quiera, en la seguridad que tendremos mucho gusto en recibirlo. Creo no es necesario demostrar que para efectuar este

ataque, necesitamos tener hombres y planes bien concertados entre los llamados a ejecutarlo».

Igualmente condenó Suffren que D'Estaing no se hubiera apoderado de los cuatro buques desmantelados de la escuadra de Byron, tras la acción librada frente a la isla Granada.

Prosiguiendo con nuestro tema, diremos que debido a una combinación de accidentes desgraciados, el ataque de Porto Praya no tuvo el resultado decisivo que se merecía. El Comodoro Johnstone se puso en vela y siguió a Suffren, pero estimó que su fuerza era insuficiente para atacar, vista la actitud resuelta de los franceses y temió la pérdida consiguiente de tiempo, que significaba emprender una caza a sotavento de su puerto. Realizó, sin embargo, la represa del buque de la Compañía inglesa de la India que el *Artesien* se había llevado hacia fuera. Suffren continuó su derrota y fondeó en la bahía Simón (Cabo de Buena Esperanza), el 21 de Junio. Johnstone le siguió quince días después; pero supo por uno de sus exploradores, que las tropas francesas habían sido desembarcadas y renunció a toda empresa contra la colonia; efectuó con éxito un ataque de corso contra cinco buques holandeses de la Compañía de Indias fondeados en bahía Saldanha; y con el buen resultado obtenido en esta empresa, que compensaba pobremente el fracaso de su misión militar, se volvió a Inglaterra después de mandar dos navíos de línea a la India, para unirse a los de Sir Edward Hughes en aquellos mares.

Una vez asegurada la colonia del Cabo, salió Suffren para la isla de Francia, a donde llegó el 25 de Octubre de 1781. El Conde d'Orves era más antiguo que Suffren y tomó el mando en jefe de toda la escuadra. Se hicieron las reparaciones necesarias y la flota salió para la India el 17 de Diciembre. El 22 de Enero de 1782, se apresó un navío inglés de cincuenta cañones llamado el *Hannibal*. El 9 de Febrero murió el Conde d'Orves y Suffren quedó de Comandante en jefe con el grado de Comodoro. Pocos días después de esto, se avistó la tierra que hay al Norte de Madrás, pero a causa de los vientos de proa, no se estuvo a la vista de la ciudad hasta el 15 de Febrero. Nueve grandes buques estaban fondeados en línea de combate bajo la protección de los fuertes. Esta flota era la de Sir Edward Hughes que, a diferencia de la de Johnstone, no estaba en confusión, sino en perfecto orden, según queda dicho (1).

---

(1) Se debatió en una Junta de guerra la cuestión de si se atacaba o no la flota inglesa en su fondeadero, confirmando la opinión de la Junta la decisión de Suffren de no hacerlo. Al tratar de comparar este caso con el de los ingleses

He aquí a estos dos temibles campeones en punto de su primer encuentro; cada uno era una representación curiosa de los rasgos característicos de su raza. El uno estaba dotado de la terca tenacidad y hábitos de mar propios de los ingleses, mientras que el otro poseía el ardor y ciencia táctica de los franceses, reprimida y oculta desde hacía mucho tiempo por un sistema falso. Antes de proseguir nuestra relación creemos oportuno interrumpirla brevemente para pasar una revista exacta a las fuerzas materiales conque contaba cada adversario. La flota francesa tenía tres navíos de setenta y cuatro cañones, siete de sesenta y cuatro y dos de cincuenta, uno de los cuales era el *Hannibal,* apresado últimamente a los ingleses. A estas fuerzas oponía Sir Edwad Hughes dos navíos de setenta y cuatro cañones, uno de setenta, uno de sesenta y ocho, cuatro de sesenta y cuatro y uno de cincuenta. El total era, pues, doce contra nueve, estando la desigualdad decididamente en contra de los ingleses, siendo muy probable la tuvieran igualmente comparando entre sí los barcos de la misma clase.

Recordemos también que en la época de su llegada a la India, Suffren no encontró allí puerto ni fondeadero alguno que pudiera servirle de base de operaciones. Los puertos franceses habían caído todos en poder del enemigo el año de 1779 y el rápido movimiento ejecutado por Suffren, gracias al cual se salvó el Cabo, le impidió llegar a tiempo de evitar que cayeran en manos de los ingleses las posesiones holandesas de la India. El precioso puerto de Trincomalee, en Ceilán, fue tomado por los ingleses un mes justo antes de que Suffren avistase la flota enemiga de Madrás.

Mas, si bien es verdad que Suffren tenía todo por ganar, también es cierto que Hughes tenía mucho que perder. Contaba Suffren, desde el momento en que tuviera su primer encuentro con el enemigo, con la superioridad numérica y la facultad de tomar la ofensiva, con todas las ventajas inherentes a la elección e iniciativa. En cambio, a Hughes le quedaba la ansiedad de la defensiva, con inferioridad numérica, muchos puntos atacables e incertidumbre del lugar en que había de recaer el ataque.

Aunque no en forma tan absoluta como lo era treinta años antes, sucedía todavía que el Imperio de la India dependía del dominio

---

cuando dejaron éstos de atacar a la División francesa de Newport (pág. 397), es preciso considerar que en esta ocasión no había otro medio de obligar a los franceses a dejar su fuerte posición; mientras que Suffren, esta vez podía, amenazando a Trincomalee y otros puntos menos importantes, conseguir que Hughes saliese afuera. Suffren tuvo, pues, razón en no querer atacar, mientras que los ingleses, en Newport, probablemente no la tuvieron.

del mar. Los años transcurridos habían consolidado mucho la influencia de Inglaterra, perdiendo Francia la suya proporcionalmente. Por tanto, la necesidad que tenía Suffren de destruir a su enemigo, era relativamente mayor que la de sus predecesores, D'Aché y otros, mientras que Hughes podía contar con mayor firmeza sobre las posesiones inglesas, resultando así, algo menor su responsabilidad que la de los Almirantes precedentes.

No obstante, el mar continuaba siendo en gran escala el factor más importante de la lucha cercana, y para adquirir dominio seguro era preciso inutilizar al enemigo, de manera más o menos completa, adquiriendo, al propio tiempo una base de operaciones que presentase seguridades razonables. Bajo este último punto de vista, Trincomalee era el puerto que ofrecía más ventajas en la costa oriental, a pesar de ser malsano y de que, como hacía poco tiempo que estaba en manos de los ingleses, no estaba bien abastecido de víveres y repuestos.

Hughes estaba, pues, forzado a volver irremisiblemente a Madrás, para hacer sus reparaciones tan pronto como tuviera lugar una acción, quedando en el intermedio, Trincomalee, abandonado a sus propios recursos hasta que Hughes pudiera de nuevo salir a la mar. Por otra parte, Suffren encontró a todos los demás puertos igualmente desprovistos de recursos navales y en este caso, las ventajas naturales de Trincomalee hacían evidente que su posesión fuese objetivo importante para él. Así lo comprendió desde luego Hughes.

La tradición de la marina inglesa (cuya influencia aparece claramente manifestada, entre renglones, en las cartas del Almirante inglés), impulsaba a Hughes a atacar. Pero además, Suffren, al dirigirse a Trincomalee, efectuaba, como se ve, una amenaza encaminada a conseguir que su adversario saliera fuera del puerto de Madrás, donde estaba. Por otra parte, Trincomalee tampoco podría resistir por sí solo, y la guerra existente entre Hyder Ali y los ingleses, le hacía imprescindible a Suffren apoderarse de un puerto de la península con objeto de desembarcar los 3.000 hombres que llevaba su escuadra para cooperar en tierra contra el enemigo común, toda vez que de esta gente y puerto esperaba él obtener la base de sus abastecimientos, al menos en la parte referente a víveres. Vemos, pues, que todo concurría para hacer que Hughes saliera fuera a buscar a la flota francesa, a fin de inutilizarla y detenerla en el camino.

La manera de obrar había de depender de él, de la habilidad de su adversario y de un elemento bien incierto: el tiempo. Desde

luego se mostró francamente deseoso de no empeñar combate más que según sus propios términos, es decir, cuando le conviniera, por contar con alguna ventaja que viniese a compensar la inferioridad de fuerzas. Como quiera que una flota en mar libre no puede conseguir ventaja alguna de terreno, posición, etc., la situación más favorable que podía tener el débil, era el barlovento, lo que le daba la facultad de elegir la ocasión de ataque y también en cierto modo la forma de verificarlo. Equivalía, pues, a ocupar la posición ofensiva utilizada defensivamente, con el propósito de hacerla ofensiva en el momento en que las circunstancias le presentaran garantías favorables de éxito. La posición de sotavento no dejaba al débil más dilema que huir, dejándose ir en popa, o aceptar la acción en los términos que mejor le cuadrara al adversario.

Sea cual fuere la idea que se tenga formada de la pericia de Hughes, hay que convenir que su labor era difícil. Podemos sintetizar claramente la cuestión en los términos siguientes: primera, asestar a la flota francesa tal golpe, que hiciera desaparecer la desigualdad numérica por entonces existente; y segundo, impedir que Suffren se apoderase de Trincomalee, lo cual dependía en absoluto de la escuadra (1). Por otra parte, si Suffren, en una acción, podía inferir a Hughes más daño del que él sufriese, entonces quedaría libre para dirigirse al sitio que le conviniere.

Al avistar Suffren en Madrás a la flota de Hughes el 15 de Febrero, se dirigió con la suya a fondear cuatro millas más al Norte del puerto. Considerando que la línea enemiga, apoyada por las baterías de tierra, constituía una posición muy fuerte para ser atacada, se puso de nuevo en vela a las cuatro de la tarde, dirigiéndose hacia el Sur. Hughes levó también y se puso a igual rumbo, navegando así toda la noche con poca vela, y al romper el día encontró que la escuadra enemiga se había separado del convoy, quedando los buques de guerra como unas doce millas al Este de los ingleses, mientras que los transportes demoraban unas nueve millas al SO. de los mis-

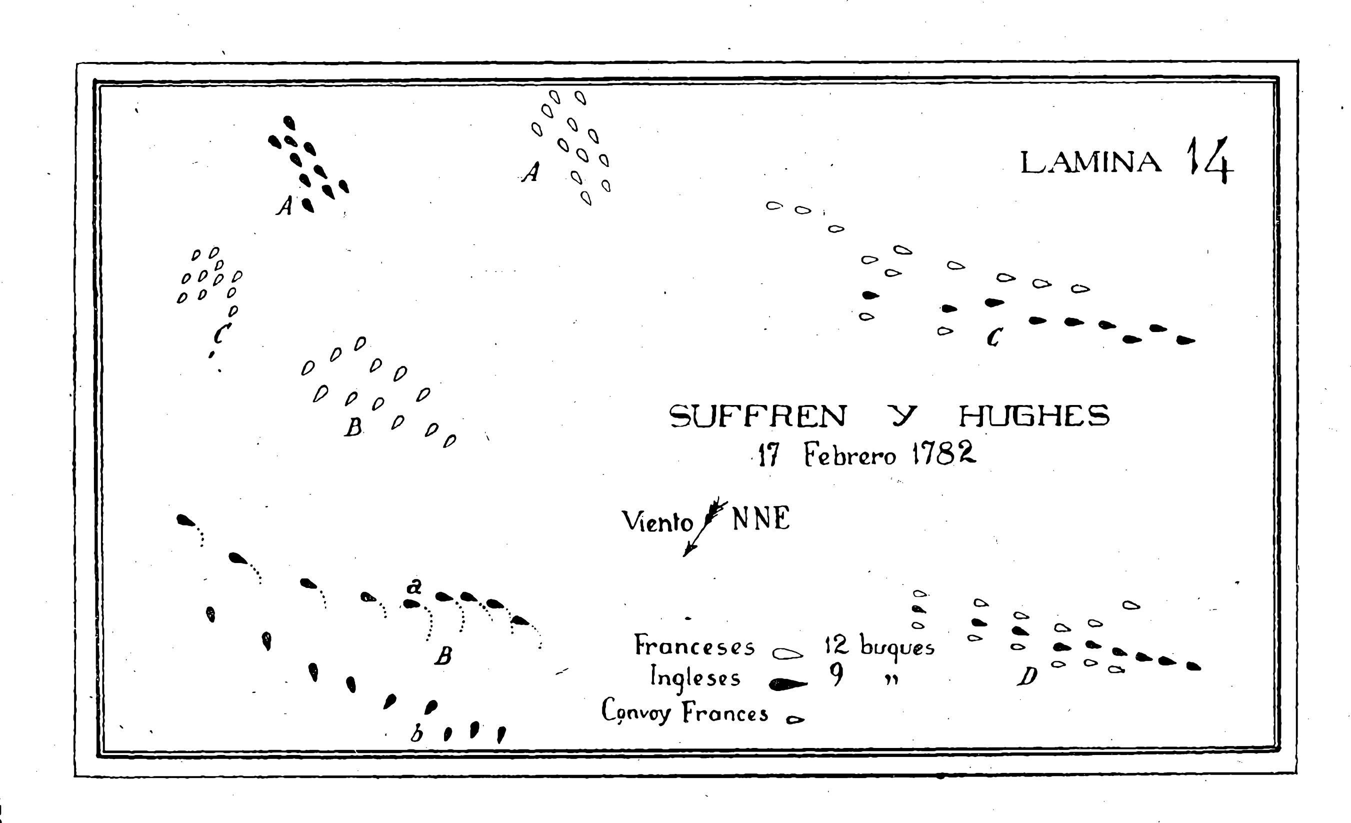
(1) En esta campaña estuvo Trincomalee dependiendo en absoluto de la flota inglesa. Esto prueba de una manera evidente la falsa posición y embarazo a que se ve reducida una escuadra cuando la defensa de sus puertos depende de ella exclusivamente. Lo expuesto nos conduce a un punto muy debatido hoy día, que se presta a gran estudio para aquellos que defienden sin reserva, la idea de ser la Marina la mejor defensa de costas. Bajo determinado punto de vista, esto es cierto, sin duda alguna, pues atacar al enemigo bien lejos, es la mejor de las defensas; pero si nos encerramos en el sentido estricto de la palabra "defensa", no es esto verdad. Trincomalee, sin fortificaciones, era sencillamente un centro alrededor del cual tenía Hughes que girar, como le pasa al animal encadenado, y lo mismo sucederá siempre en iguales condiciones.

mos (Lámina XIV, A, A). Se dice que esta separación fue debida a negligencia de las fragatas francesas, las cuales no mantuvieron contacto con los adversarios. Hughes en seguida se aprovechó de esto, tratando de dar caza al convoy (c), persuadido de que los buques de guerra habían también de seguirle. Los navíos ingleses, forrados en cobre, andaban más que el convoy y consiguieron capturar seis de sus buques, de los cuales cinco eran presas inglesas. El sexto llevaba 300 soldados y material de guerra. Hughes había ganado una primera partida en el juego empeñado.

Suffren siguió, desde luego, la caza general, y a eso de las tres de la tarde, cuatro de sus buques más veleros queban a unas dos o tres millas de distancia de los navíos ingleses más rezagados. Los barcos de Hughes se encontraban ahora muy separados, pero no de una manera imprudente, puesto que, previa señal, quedaron reunidos a las siete de la tarde. Ambas escuadras se mantuvieron toda la noche navegando al SE. a poca vela.

Al romper el alba del día 17 —fecha del primero de los cuatro combates librados por estos dos jefes en el espacio de siete meses— las flotas estaban a seis u ocho millas de distancia una de la otra, demorando los franceses al NE. de los ingleses (B, B). Estos últimos estaban formados en línea de fila, con el viento por babor (a), manteniendo su formación con dificultad, en razón a no haber más que ligeras brisas y frecuentes calmas. El Almirante Hughes dice que con el rumbo que llevaba, esperaba barloventear al enemigo de manera de poder empeñar después combate estrecho con él. Contaba, sin duda, con estar ya situado a barlovento del enemigo cuando se entablara la brisa. El viento continuó flojo, con frecuentes chubascos del NNE.; los franceses iban en popa, y como las ráfagas de viento se aprovechaban así más, se acercaba rápidamente a los ingleses, siendo la intención de Suffren atacarlos por retaguardia, para lo que le favorecía el rumbo a que navegaba Hughes. Este, viendo lo rezagada que estaba su retaguardia, arribó y se puso a navegar en línea de frente (b), retirándose sobre su centro para ganar tiempo y que pudieran unírsele los navíos rezagados. Estos movimientos en línea de frente, contiuaron hasta las cuatro menos veinte de la tarde, hora en que, viendo ya Hughes que no podía eludir el ataque y que había de aceptarlo en los términos propuestos por el adversario, orzó, formó la línea de combate con el viento por babor y esperó (C).

Fuese culpa suya o no, resultaba ahora Hughes colocado en la peor posición posible, esperando el ataque de una fuerza superior


LAMINA 14
SUFFREN Y HUGHES
17 Febrero 1782
Viento NNE
Franceses 12 buques
Ingleses 9 "
Convoy Frances
A
A
C
B
C
a
B
b
D

que iba a hacerlo a su placer. El navío retaguardia de su línea, el *Exeter,* aún no había conseguido unirse, no existiendo aparentemente razón alguna que impidiera haber hecho de ese buque la cabeza de la vanguardia, para lo cual habría bastado formar la línea sobre la otra amura, o sea recibiendo el viento por estribor, llevando así a todos los buques a su unión con el rezagado.

La forma en que atacó Suffren se cuenta de dos maneras diferentes, por Hughes y por él; pero la diferencia que hay entre ambas versiones es únicamente cuestión de detalles, estando de acuerdo con los hechos principales. Hughes dice: "el enemigo gobernó en demanda de la retaguardia de nuestra línea, viniendo sobre ella en formación iregular constituída por una doble línea de frente, cuya formación sostuvieron hasta el momento de la colisión. Entonces, tres de los navíos enemigos de la primera línea se echaron resueltamente sobre el *Exeter,* mientras que cuatro de la segunda línea, capitaneados por el *Héros,* insignia de M. Suffren, orzaban para quedar *por la parte exterior de la primera línea* y caer sobre nuestro centro. A las cuatro y cinco rompieron el fuego sobre el *Exeter* los tres navíos enemigos, siéndoles devuelto por él y por su matalote de proa. La acción se generalizó desde la retaguardia al centro; el buque insignia enemigo y tres más, pertenecientes todos a la segunda línea, se dirigieron hacia nuestro centro; pero no avanzaron nunca más allá del *Superbe,* que tenía la posición central, habiendo habido, mientras duró el combate, poco o ningún viento y algunos chubascos de agua, bastante fuertes. Tales fueron las circunstancias según las cuales el enemigo trajo ocho de sus mejores navíos para atacar a cinco de los nuestros, favorecido por la circunstancia de que nuestra vanguardia, constituída por el *Monmouth, Eagle, Burford* y *Worcester* no podían entrar en acción sin virar por avante sobre el enemigo", cosa imposible de ejecutar, pues, no había suficiente viento para ello.

Ahora dejemos esto aquí y demos cabida a la relación de Suffren, para ver la forma según la cual refiere él su ataque. En su parte oficial al Ministro de Marina, dice así:

«Yo debería haber destruído a la escuadra inglesa, no tanto por la superioridad numérica con que contaba, cuanto por la ventajosa posición tomada para el ataque. Ataqué su buque de cola y me mantuve a lo largo de la línea inglesa hasta la altura del navío que ocupaba en ella el número seis. Conseguí con esto que quedaran fuera de acción tres de sus buques; de modo que

eramos doce contra seis. Comencé el combate a las tres y media de la tarde, ocupando la cabeza de la línea y haciendo señal para que se formase ésta lo mejor posible, sin lo cual no habría empeñado la acción. A las cuatro hice señal a tres navíos para que doblasen la retaguardia enemiga, al par que ordenaba al resto de la Escuadra se aproximara a tiro de pistola; pero esta señal no se ejecutó a pesar de haber sido repetida. Yo no dí *por mí mismo* el ejemplo, con objeto de mantener a raya a los tres navíos enemigos de la vanguardia, los cuales, virando, me habrían envuelto. Sin embargo, excepto el *Brilliant,* que dobló la retaguardia inglesa, no hubo ningún navío más cerca que el mío ni que recibiera tantos tiros».

La principal diferencia que hay entre ambas relaciones es la siguiente: Suffren asegura que su buque insignia fue el único que pasó a lo largo de toda la línea inglesa desde su retaguardia hasta el sexto navío; mientras que Hughes dice que los franceses estaban divididos en dos líneas, las cuales, al aproximarse a ellos, gobernaron una sobre la retaguardia y otra sobre el centro de su escuadra. De estas dos maniobras la última habría sido la mejor; porque si el buque que condujo el ataque hubiese pasado como Suffren asegura, a lo largo de la línea enemiga, desde la retaguardia hasta el sexto navío, habría recibido sucesivamente las primeras andanadas de estos seis buques, lo cual debería haberlo destrozado, sin duda alguna, introduciendo a la vez el desorden en su línea. Suffren habla también de su intención de doblar la retaguardia colocando tres de sus navíos a sotavento. Dos de los buques franceses fueron los únicos que ocuparon efectivamente esta posición. Posteriormente da Suffren sus razones de por qué no empeñó acción estrecha con su propio barco, que iba colocado a la cabeza; pero como los que le seguían no llegaron a estar más cerca, Hughes no llegó a reparar su acción.

El Comodoro francés se irritó después mucho, y al parecer con razón, por la inacción de varios de sus Capitanes. De su segundo, en el mando, se quejó al Ministro diciéndole: "Estando yo a la cabeza no podía ver bien lo que pasaba a la retaguardia. Yo había ordenado a M. de Tromelin que hiciese las señales necesarias a los buques que estuvieran cerca de él; pero se contentó sólo con repetir las mías sin preocuparse para nada de asegurar su ejecución". Esta queja estuvo completamente justificada. El 6 de Febrero, diez días antes del combate, había él dado por escrito a su segundo las instrucciones siguientes:

«Si somos tan afortunados que poseemos el barlovento, entonces, como los ingleses no tienen más que ocho o a lo más nueve navíos, mi intención es doblar su retaguardia. Suponiendo que la división de V. esté en la retaguardia, V. verá entonces, por su posición, qué numero de buques es el que puede envolver la línea enemiga y les hará V. señal para que la doblen (1), (esto es: para que empeñen combate, colocándose a sotavento). En cualquier caso, ruego a V. que ordene a su división las maniobras que crea más conveniente para asegurar el éxito de la acción. La captura de Trincomalee, la de Negapatam y quizás la de todo Ceilán, nos deben hacer desear una acción general».

Las dos últimas frases de este párrafo revelan bien cómo apreciaba Suffren la situación militar en los mares Indicos. Según él, se necesitaba inutilizar primero a la flota hostil y después emprender la captura de ciertos puertos estratégicos. La corrección de este programa era tan cierta, como verdadero el cambio que implicaba en las máximas usuales de los franceses; pues éstos habrían puesto al puerto como primer objetivo y a la flota como segundo. La acción general era el primer desideratum de Suffren y, por lo tanto, inútil es decir que evitar esta acción general debía haber sido el primer objetivo de Hughes. La tentativa de éste para ganar el barlovento, estuvo, por lo tanto, correcta; y como en el mes de Febrero sopla en Madrás la brisa del SE. que se entabla sobre las once de la mañana, hizo él bien en gobernar según esta dirección general que dejaba todas las probablidades a su favor, a pesar de que el resultado no correspondiese después a sus previsiones. De Guichen, en uno de sus encuentros con Rodney, arregló el rumbo de su flota con la intención de quedarse a barlovento cuando soplase por la tarde la brisa, y le resultó muy bien su decisión. En cuanto al uso que Hughes hubiera hecho del barlovento, nada puede decirse fuera de lo dicho por él mismo: que lo buscaba para empeñar un encuentro más estrecho con el enemigo, no habiendo en esto ciertamente idea alguna ni promesa segura que denote pensamiento de emplear hábilmente esta ventaja táctica.

(1) La lámina XIV, figura D, indica el orden de combate según el cual quería Suffren dar la acción. De este modo, cada uno de los cinco navios ingleses de cola habría tenido dos adversarios completamente pegados. El buque cabeza francés, de barlovento, hubiera precisado entonces mantenerse un poco más separado, con objeto de poder contener a los navios de la vanguardia enemiga, mientras se atacaba a los otros seis ingleses, a fin de impedir que virasen con intento de reforzar la retaguardia de su línea.

Suffren manifiesta también, en sus palabras a Tromelin, la idea que tenía formada de los deberes peculiares al segundo Jefe de una escuadra. Sus órdenes pueden compararse muy bien con las célebres instrucciones que Nelson dió antes del combate de Trafalgar. En este primer combate, dirigió Suffren, en persona, la principal parte del ataque, dejando la dirección de lo que puede llamarse reserva, —y en todas ocasiones segunda parte del combate— a su segundo, que, por desgracia, no era un Collingwood, y dejó por completo de secundarle. Es probable que el haberse puesto Suffren a la cabeza de sus buques no fuese debido a ninguna teoría particular, sino al hecho de ser su barco el más velero de la flota y a que lo tarde de la hora y la poca intensidad del viento hicieran necesario traer al enemigo rápidamente a combate. Pero en esto aparece una falta para Suffren, porque el hecho de, colocarse un Almirante a la cabeza de su flota, como él lo hizo, envuelve, si no necesariamente, al menos muy naturalmente, la idea del ejemplo, y al mantener a su buque-insignia fuera de estrecho alcance con el enemigo, por excelentes razones tácticas, acarreó que sus Capitanes, buscando sus aguas como es natural y hasta excusable, se mantuvieran a la misma distancia que su Jefe, a pesar de las señales. El conflicto entre las órdenes y el ejemplo se manifestó singularmente en Wicksburg, durante la guerra de secesión americana y fue causa de una equivocación que produjo a su vez un sensible error de dos valientes Oficiales, por cuya razón no debería permitirse que esto sucediera.

Es deber del Jefe proveer lo necesario para evitar estas malas inteligencias, poniendo en ello el cuidado más exquisito y dando previamente explicaciones claras y minuciosas de la letra y espíritu de sus planes. Pero en la mar es donde se necesita esto más especialmente; pues allí, con el humo, la calma y la interposición de los aparejos de los barcos, se hace muy difícil interpretar bien las señales, que una vez en combate, casi puede decirse son los únicos medios posibles de comunicación. Nelson jamás descuidó esta práctica a la que no fue extraño Suffren: porque tres años antes le escribía a D'Estaing diciéndole: "Se necesitaba tener disposiciones bien concertadas con aquellos que hubieran de ejecutarlas". La excusa que pueda alegarse en favor de los navíos que le siguieron y tomaron parte en el empeño, no sirve para disculpar a los barcos de la retaguardia y especialmente el segundo Jefe que conocía perfectamente los planes de Suffren. Consecuente con éstos, debería M. de Tromelin haber obligado a los buques de la cola a que tomaran puesto a sotavento, conduciéndolos él mismo allá en caso necesario. Había bas-

tante viento para ello, puesto que lo hubo para los dos Comandantes que se colocaron a sotavento y se batieron con el enemigo; habiendo ido allí uno de ellos, sin órdenes, obrando solo por impulso de su buena voluntad y valor, apoyado en la máxima de Nelson que decía: "De ningún Comandante que coloque su buque al costado del enemigo podrá decirse que ha obrado muy mal". El Comandante a que anteriormente nos referimos recibió una felicitación especial de Suffren, que en sí misma era un honor y una recompensa.

En cuanto al mal manejo de los otros, bien fuese debido a incapacidad, espíritu de facción o indisciplina, es cosa que importa poco al escritor militar, por más que sea asunto muy interesante de dilucidar para los Oficiales franceses, celosos del honor de su corporación. Después de varios desengaños sufridos, las quejas de Suffren se hicieron vehementes, como puede verse por el contenido de su siguiente carta:

> «Mi corazón está atormentado por la defección más general. Acabo, justamente, de perder la oportunidad de destruir la Escuadra inglesa.... Todos —sí, todos— podrían haberse acercado al enemigo, puesto que estábamos a barlovento, por su proa, y sin embargo no lo hicieron. Varios de ellos se han portado valientemente en otros cambates. Yo no puedo atribuir esta repugnancia más que al deseo de terminar la campaña, a mala voluntad o a ignorancia; porque no me atrevo a sospechar cosa peor. El resultado ha sido terrible. Debo decir a V., Monseñor, que los Oficiales que han permanecido largo tiempo en la isla de Francia, no tienen nada de marinos ni de militares. No son marinos, porque no han estado en el mar y su carácter mercantil, independiente e insubordinado es absolutamente contrario al espíritu militar».

Esta carta escrita por Suffren después de su cuarto combate con Hughes, precisa no tomarla al pie de la letra, porque en ella aparece Suffren no solamente precipitado por su ardor en esta última ocasión, sino también algo responsable del desorden de su flota. Existen asimismo otras circunstancias y sobre todo la reputación que poseían algunos de los Oficiales censurados, que hacen creer era demasiado duro el cargo de defección general hecho por Suffren. Por otra parte, es indudable que después de haberse dado cuatro combates generales, con la superioridad numérica de los franceses y la dirección de un jefe tan hábil y decidido como Suffren, la es-

cuadra inglesa, según la propia expresión de queja del Comodoro francés, "aún existía" y ni siquiera había perdido un solo barco. La única deducción de todo esto es la que saca un escritor naval francés. "La cantidad desapareció ante la calidad" (1). Para el caso, poco importa dilucidar si el efecto estuvo en impericia o negligencia del deber.

Las faltas conque se manifestó Suffren en el campo de batalla, desaparecen con la conducta general observada en la campaña, donde solo resaltan las cualidades del Jefe. El combate del 17 de Febrero terminó de la manera siguiente: A las seis de la tarde se roló el viento al SE., después de dos horas de acción. Con este cambio de viento vinieron a quedar los ingleses a barlovento y con su vanguardia en situación conveniente para tomar parte en la lucha. La noche se vino encima y Suffren, a las seis y media, puso su escuadra a ceñir con el viento por estribor y proa al NE., mientras que Hughes gobernó hacia el sur con poca vela. Dice Chevalier, Capitán de Navío de la marina francesa, que Suffren tenía intención de renóvar el combate al día siguiente, en cuyo caso debería haber tomado las medidas convenientes para haber conservado al enemigo dentro de alcance eficaz para poder hacerlo, pues era evidente que la táctica de Hughes consistía en no buscar el combate sin contar con alguna ventaja; y dado el estado del *Exeter*, perdido por la concentración de fuegos que sobre él habían hecho los enemigos, suponer que Hughes iba a esperarlos tranquilamente, para que volvieran a repetir su ataque, era sencillamente pensar una quimera. Resulta esto tan evidente como probable que Suffren, al ver el estado de su flota y considerar lo mal que se habían conducido sus Capitanes, viese en esto razones suficientes para no desear un nuevo ataque inmediato. A la mañana siguiente al combate, quedaron ambas flotas fuera de la vista una de otra. La persistencia con que soplaron los nortes y el averiado estado de dos de los buques de Hughes, le obligaron a ir a Trincomalee, cuyo abrigado puerto permitía hacer las reparaciones con seguridad. Suffren, inquieto por sus transportes, se fue a Pondichery, fondeando allí con ellos. Entonces, su deseo fue dirigirse contra Negapatam, pero el Comandante en Jefe de las tropas prefirió operar contra Cuddalore. Tras negociaciones y arreglos hechos con Hyder Ali, desembarcó el Ejército al Sur de Porto Novo, marchando contra Cuddalore, que se rindió el 4 de Abril.

Mientras tanto, Suffren, ansioso de operar contra su principal

(1) TROUDE: **Batailles Navales.**

objetivo, había salido de nuevo el 23 de Marzo, con la esperanza de interceptar el paso a dos navíos de línea que se esperaban de Inglaterra; pero para este objeto, salió ya demasiado tarde, pues, los dos buques referidos, de setenta y cuatro cañones cada uno, se unieron al resto de la escuadra en Madrás el 30 de Marzo. Hughes hizo sus reparaciones en Trincomalee en una quincena, después de lo cual salió de nuevo para Madrás, a donde llegó el 12 de Marzo. Poco después de su llegada a este punto, se le unieron los refuerzos mencionados y entonces salió otra vez para Trincomalee con tropas y material de guerra para la guarnición. El 8 de Abril se vio hacia el NE. a la escuadra de Suffren que también navegaba con rumbo Sur. Hughes prosiguió su camino este día y los dos siguientes, impulsado por ventolinas flojas del Norte. El 11 avistaba la costa de Ceilán, cincuenta millas al Norte de Trincomalee y arribaba dirigiéndose al puerto. En la mañana del 12 llegaba, a su vez, la escuadra francesa, a la que se vió aparecer por el NE., forzando vela en persecución del adversario. Fue este el mismo día en que Rodney y De Grasse tuvieron su combate en las Antillas; pero en el caso de que nos ocupamos, la situación estaba invertida, porque los franceses y no los ingleses eran quienes buscaban aquí la acción.

La velocidad de los barcos en ambas escuadras era muy desigual porque las dos tenían navíos forrados en cobre y otros que no lo estaban. Hughes vio que sus buques menos veleros no podían escapar de aquellos del enemigo que lo eran más. En estas circunstancias, toda flota que se bata en retirada, se verá siempre obligada a aventurar el combate, a menos que no se resigne a entregar sus buques de retaguardia. De aquí resulta como condición imprescindible para la seguridad y eficiencia de una escuadra, la necesidad de formarla agrupando los barcos que sean del mismo tipo, entre los que se fijará de antemano una velocidad mínima. La misma causa —o sea el peligro corrido por un barco separado de los demás— arrastraba a De Grasse, muy a su pesar, en este mismo día y en otro teatro diferente de la guerra, a ejecutar una maniobra arriesgada, causa de un gran desastre ulterior. Hughes, con mejor acuerdo, resolvió combatir, y, a las nueve de la mañana formaba su línea con el viento por estribor, proa a tierra, la escuadra en buen orden y con intervalo de dos cables (1) entre los navíos, según puede verse en la lámina XV (A). Su relación, discordante de nuevo con la de Suffren, da

(1) El cable vale, en realidad, 185 metros; pero para los usos de la navegación en escuadra, artillería, etc., se considera de 200 metros. — (N. de los T.).

LAMINA 15

SUFFREN Y HUGHES.

12 Abril 1782

Ingleses — 11 buques

Franceses — 12 "

una idea radicalmente opuesta de la táctica usada por el Comodoro francés; pero es más favorable a la habilidad de este Jefe y nos referiremos a ella primeramente. Dice así:

«El enemigo, que demoraba al N. ¼ NE., distancia seis millas con viento de la misma dirección, continuó maniobrando con sus barcos y cambiando sus posiciones en la línea hasta las doce y cuarto de la tarde que arribó a la posición (a) para atacarnos. Cinco buques de su vanguardia se dirigieron según (b) para empeñar combate con nuestra vanguardia, y los otros siete (b'), gobernaron en derechura sobre los tres navíos de nuestro centro, a saber: el *Superbe*,, el *Monmouth* (su matalote de proa) y el *Monarca* (su matalote de popa). A la una y media empezó el combate en la vanguardia de ambas escuadras, y tres minutos después hacía yo señal de «combatir». El Almirante francés en el *Héros*, seguido de su matalote de popa el *L' Orient* (ambos de setenta y cuatro cañones) se dirigieron sobre el *Superbe* (1), poniéndose a tiro de pistola de él. El *Héros* continuó en su posición, enviando y recibiendo un fuego intenso que duró nueve minutos, y después de esto se encaminó con grandes averías a atacar al *Monmouth*, que en este momento andaba empeñado con otro buque enemigo, haciendo, con esto, sitio para que los buques de su retaguardia pudieran atacar nuestro centro, que era el lugar donde se presentaba el combate más encarnizado. A las tres le llevaba un tiro al *Monmouth* su palo mesana, y poco después le sucedía lo propio al mayor, por lo que arribó a salirse fuera de línea (c, Fig. C). A las tres y cuarenta minutos continuaba todavía soplando el viento del Norte, sin que se notara síntoma alguno de que fuera a entablarse la virazón y temiendo que nuestros barcos pudieran aterrarse, hice señal de virar por redondo y ceñir el viento en línea de combate sobre la amura de babor, continuando siempre la acción con el enemigo».

Aquí puede decirse prácticamente que la concentración de fuegos estuvo unida al deseo de venganza. En este combate, el más reñido de todos los que se libraron entre ambos adversarios, tuvieron los ingleses 137 muertos y 430 heridos. De los once buques que en total tomaron parte en la lucha, solo los dos navíos del centro, o sean el insignia y su matalote de proa, tuvieron 104 muertos y 198 he-

(1) Los buques-insignias franceses e ingleses se señalan en el plano por su mayor tamaño, con respecto a los demás, representados en él.

ridos, que, con respecto a la totalidad de las pérdidas sufridas por la escuadra, representan un 53 por 100; siendo así que ellos en sí, no constituían más que el 18 por 100 de la misma. Las bajas referidas fueron mucho más numerosas en proporción al tamaño de los buques, que las experimentadas en Trafalgar por las dos cabezas de las columnas (1). Los daños materiales recibidos en casco, aparejo, etc., fueron aún mucho mayores. La Escuadra inglesa, por esta concentración que verificó el enemigo sobre una pequeña fracción de la misma, quedó completamente destrozada. Inferior ya cuando empezó la acción, su inferioridad se acrecentó aún más por tener que abandonar la línea dos barcos que quedaron fuera de combate; lo que aumentó, como es consiguiente, la libertad de movimientos de Suffren.

¿Pero hasta qué punto pensó Suffren en esta concentración? Para determinarlo es preciso recurrir a lo que dicen dos escritores franceses (2) basados en los mismos partes oficiales de Suffren, archivados hoy en el Ministerio de Marina francés. La ventaja práctica ganada por los franceses, es preciso también medirla y juzgarla, comparando en ambas partes las listas de bajas y averías sufridas por cada buque, porque es evidente que si ambas escuadras recibieron los mismos daños, con que los ingleses los recibieran solo en dos barcos, haciendo que no estuvieran listos para combate hasta pasado un mes o más, y los franceses los repartieran entre sus doce navíos, de manera de quedar listos en pocos días, la victoria, táctica y estratégicamente considerada, pertenecería siempre a estos últimos (3).

Con respecto a los propósitos de Suffren, nada hay que indique tuviera pensamiento de efectuar el ataque en la forma descrita por Hughes. Tenía el primero doce navíos, contra once del segundo, y su intención parece haber sido seguir la táctica usual de los ingleses, formando una línea paralela a la del enemigo para arribar después, todos reunidos, buscando el combate de barco con barco. A esto agregó una sencilla combinación, disponiendo que el buque francés número doce, que carecía de adversario, se dirigiese sobre el de extrema retaguardia de la línea inglesa por su parte de sota-

---

(1) El **Victory**, navío de cien cañones, insignia de Nelson en Trafalgar, tuvo 57 muertos y 102 heridos. La insignia de Hughes, que era un navío de setenta y cuatro cañones, tuvo 59 muertos y 96 heridos. El navío de Collingwood, **Royal Severeing**, también de cien cañones, tuvo 47 muertes y 94 heridos. El **Monmouth**, de sesenta y cuatro, tuvo en la acción de Hughes 45 muertos y 102 heridos.

(2) TROUDE: **Batailles Navales**. — CHEVALIER: **Hist. de la Marine Francaise**.

(3) Esta observación parece tan evidente que no necesita comentario; falta saber, sin embargo, si los Oficiales de Marina la cuentan siempre en el repertorio de sus axiomas.

vento, dejándolo así colocado entre dos fuegos. Realmente, la concentración sobre la vanguardia y centro, tal como Hughes la describe, es tácticamente inferior a un esfuerzo semejante, dirigido contra el centro y retaguardia de una columna. Esto continúa siendo cierto aún hoy día con los buques de vapor, porque si bien estos están menos expuestos que los de vela a sufrir la pérdida de su poder motor, tendrán, de todas suertes, que hacer la ciaboga para doblar y dirigirse desde vanguardia a retaguardia, lo que implica la pérdida de un tiempo precioso. Pero donde resulta más cierto todo esto, es con los buques de vela, especialmente con las brisas locas y viento flojo que caracterizan los cambios de monzón, época en que fue librado este combate. Nelson, al querer expresar de una manera enfática su desprecio por los rusos de su tiempo, decía que no habría titubeado en atacar su vanguardia, confiando en la confusión que se produciría en toda la línea, a causa de su poca práctica marinera. La opinión que tenía de los españoles no era mucho mejor, y sin embargo, en el combate de Trafalgar llevó sobre su retaguardia de las flotas aliadas el peso del ataque.

Tratándose de hombres de mar tales como eran los Capitanes de Hughes, habría sido un error atacar la vanguardia en lugar de la retaguardia, pues solo una calma chicha hubiera sido capaz de mantener a la última fuera de la acción.

El ataque de Suffren lo describe el Capitán de Navío Chevalier de la manera siguiente: Primero menciona que la línea de Hughes estaba formada sobre la amura de estribor, y después dice:

«Esta maniobra fue imitada por los franceses, y las dos Escuadras quedaron navegando en líneas paralelas, proa al ONO. (A, A). A las once, habiendo quedado nuestra línea bien formada, hizo Suffren señal de arribar al OSO., por movimiento simultáneo; pero nuestros barcos no se mantuvieron en la línea de marcación ordenada, y la vanguardia, que estaba compuesta de los buques más veleros, fue la primera que vino a estar dentro del alcance del enemigo (1). A la una, los navíos ingleses de cabeza rompieron el fuego sobre el *Vengeur* y el *Artesien* (vanguardia francesa). Estos dos navíos orzaron (2) para devolver el fuego, pero se les ordenó en seguida que arribaran y volvieran de nuevo a su puesto. Suffren, que deseaba librar

(1) Como siempre sucede.

(2) Esto es, presentaron su costado al enemigo en vez acercarse a él.

una acción decisiva, siguió su rumbo, recibiendo, sin replicar, los proyectiles enemigos hasta que estuvo a tiro de pistola del *Superbe,* que entonces orzó y se puso a ceñir (B), izando en su palo mayor la señal de «romper el fuego». El Almirante Hughes tenía solamente once barcos, y el *Bizarre,* según las disposiciones dadas por el Comandante en Jefe, debía atacar por la aleta al navío de extrema retaguardia, doblando esta y colocándose por su parte de sotavento. En el momento en que se oyeron los primeros cañonazos del combate, no estaban todavía en sus puestos nuestros navíos menos veleros. Tomando al pie de la letra las órdenes del jefe de la división, sin detenerse a interpretar su espíritu, los Comandantes de estos navíos orzaron al mismo tiempo que los buques precedentes, y de aquí provino que la línea francesa formara una curva en (B) cuyas extremidades estaban ocupadas en la vanguardia por el *Artesien* y el *Vengeur,* y en la retaguardia por el *Bizarre, Ajax* y *Sévere.* La consecuencia de esto fue que los barcos citados quedaran muy lejos de sus correspondientes en la línea enemiga».

Dado lo que se dice en la relación anterior, escrita por un ferviente adorador de Suffren, que estuvo a su disposición los archivos donde se guardaban todos los documentos oficiales, se ve que el jefe francés pretendió ejecutar un ataque de elemental concepción y de difícil realización. Mantener una flota en línea de marcación con comodidad y desahogo, requiere mucho ejercicio y práctica, especialmente si los barcos tienen velocidades diferentes, como pasaba a los de Suffren. De suerte que las enormes pérdidas sufridas por el *Superbe* y *Monmouth,* debidas, indudablemente, a la concentración, no pueden atribuirse a las disposiciones dadas por Suffren. "Las averías sufridas por el *Héros* al principio de la acción, no le permitieron mantenerse cerca del *Superbe.* No pudiendo poner a tiempo sus gavias por delante por haber faltado las brazas, pasó avante y no pudo detenerse hasta estar de través con el *Monmouth*" (1). Esto explica cómo el barco últimamente mencionado, que había sufrido ya tantas averías, vino ahora a encontrarse frente de otro nuevo adversario que le era muy superior y le produjo muchos daños. El *Superbe* se libró de combatir con el buque de Suffren, pero fue a trueque de empeñar combate con el navío francés que le seguía, el cual era tan poderoso como el de Sufren; y cuando el *Mon-*

(1) CHEVALIER.

mouth abandonó la lucha, dejándose caer a sotavento, o lo que es lo mismo, arribando, el buque-insignia francés también se dejó caer de tal suerte, que durante algunos momentos pudo hacer uso de sus cañones de popa sobre la parte de proa del *Superbe* (C,d). Este barco se encontraba entonces empeñado a la vez por su través y aleta, con dos navíos franceses, que, ya fueran llamados o no por señal, vinieron a proteger a su Comodoro.

El examen de las bajas sufridas por los franceses, demuestra que sus pérdidas estuvieron mucho más repartidas entre sus buques, que las de los ingleses. Nada menos que tres navíos de los de estos últimos escaparon sin tener siquiera un muerto, mientras que los franceses solamente tuvieron un barco en este caso. El punto esencial de la acción parece haber sido la concentración algo fortuita verificada por tres navíos franceses —dos de setenta cuatro cañones y uno de sesenta y cuatro— sobre dos ingleses (uno de setenta y cuatro y otro de sesenta y cuatro). Suponiendo que los buques reunidos fueran todos de igual potencia con respecto a su clase, los franceses tenían ciento seis cañones y los ingleses tan sólo sesenta y nueve, no estando incluída en estas cifras más artillería que la de las bandas.

La conducta del Almirante Huhes en los tres días precedentes a la acción se presta a algunas críticas desfavorables, puesto que se abstuvo de atacar a los franceses a pesar de que estuvieron durante mucho tiempo sotaventeados y no llevaban de ventaja sobre los ingleses más que un solo navío, el cual estuvo largo rato muy separado del cuerpo principal de la escuadra. Podría decirse, por esto, que Hughes tuvo ocasión de batir al adversario en detalle (1); pero las relaciones que conocemos del hecho son demasiado pobres para poder emitir juicio exacto acerca de esta opinión, que será probablemente, reflejo de las conversaciones de cámara y alcázar sostenidas por los Oficiales subalternos de aquella escuadra. La relación dada por el mismo Hughes sobre la posición de ambas flotas es vaga y en cierto punto importante, completamente contraria a la francesa. Si es cierto que se ofreció al Almirante inglés la referida oportunidad y no la quiso aprovechar, es indudable que obró así ateniéndose al objeto de su salida, sin buscar ni evitar al enemigo, sino yendo directamente a Trincomalee a desembarcar allí las tropas y provisiones que tenía en sus barcos. En otros términos, su acción estuvo regida por la política francesa más bien que por la inglesa, y ya sabemos que la primera consistía en subordinar el ataque de la flota enemiga a

(1) Annual Register, 1782.

la misión particular que por el momento se llevara entre manos. Si lo hizo por esto, entonces dejó escapar Hughes una ocasión favorable para combatir y ciertamente que después tendría motivo para arrepentirse amargamente de su negligencia, cuando viese los resultados en el combate que se siguió; pero a falta de informaciones precisas, el punto más interesante y más digno de notar es la impresión que produjo esto en la opinión profesional y pública, lo que indica claramente cuán fijo estaba en el ánimo de todo inglés que el primer deber de un Almirante consistía en atacar a la flota enemiga. También puede decirse que las pérdidas experimentadas tomando la ofensiva, difícilmente hubieran podido superar a las que se tuvieron permitiendo al enemigo que fuese el asaltante; pudiendo asegurarse que habrían sido menores ciertamente de las que amenazaban a Hughes, si hubiesen sido los Capitanes de Suffren tan buenos como eran los suyos.

Después de la acción fondearon ambas escuadras a la puesta del sol, en quince brazas de agua y sonda variable. Tres navíos franceses dejaron caer sus anclas en sitios en que había coral. En este fondeadero estuvieron ambas escuadras una semana, ocupadas en reparar sus averías y distantes entre sí unas dos millas. Dada la miserable condición en que había quedado el *Monmauth*, Hughes esperaba un ataque, pero cuando Sufren acabó sus reparaciones el día 19, dio la vela y permaneció fuera veinticuatro horas invitando a su adversario a un combate que él no quiso provocar. De tal manera comprendió Suffren la situación en que estaba el enemigo, que creyó necesario justificar su conducta ante el Ministro de Marina; lo cual hizo, dándole ocho razones que no es necesario enumerar aquí. La última era la falta de eficiencia y celo que ponían sus Capitanes al secundar sus órdenes.

No es probable que Suffren pecase en esto de excesiva precaución; pues por el contrario, su defecto más marcado, como Comandante en Jefe, era un ardor tal, que a vista del enemigo se convertía en impaciencia y le llevaba algunas veces a entrar en acción, prematuramente y en desorden. Pero, si en los detalles y ejecución de sus combates o en sus combinaciones tácticas se ve que Suffren fracasó, en ocasiones, por impetuosidad propia o por insuficiencia de la mayor parte de sus Capitanes, en cambio en la conducta general de la campaña, en la estrategia, que es donde resaltan más principalmente las cualidades personales del Comandante en Jefe, en esto, su superioridad fue manifiesta y no hay duda alcanzó brillantes éxitos. Entonces el ardor se cambiaba en energía incansable e im-

periosa que sabía transmitir a sus subordinados. La impetuosidad de su carácter provenzal arrollaba toda dificultad, creaba recursos donde no los había y hacía sentir su influencia en todos los barcos que estaban a sus órdenes. No hay lección militar más instructiva ni de valor más imperecedero que la ingeniosidad y rapidez con que, sin tener un puerto que le sirviera de base de operaciones y ni siquiera recursos de víveres, reparaba constantemente su flota y salía a la mar antes que su adversario, quien, más calmoso y con todos los elementos que a él le faltaban, bregaba de continuo con sus reparaciones perdiendo en ellas un tiempo precioso.

El combate referido últimamente obligó a los ingleses a seis semanas de inacción hasta que el *Monmouth* pudo quedar reparado. Desgraciadamente para Suffren, su situación no le permitía tomar desde luego la ofensiva, porque andaba escaso de gente, provisiones y especialmente de madera y pertrechos de repuesto para el aparejo. En un oficio que dirigió a su gobierno después de la acción, decía: "Me encuentro sin perchas de repuesto con qué reparar la arboladura y a la escuadra le faltan por lo menos doce masteleros de repuesto".

Se esperaba en Punta de Gales la venida de un convoy que traía víveres y material. Punta de Gales, como todo el resto de Ceilán, excepto Trincomalee, era todavía holandés. En vista de esas noticias fondeó Suffren en Batacalo al Sur de Trincomalee, sitio en que estaba colocado entre Hughes y los buques ingleses que vinieran del exterior, ocupando también una posición favorable para poder proteger los convoyes propios que fueran a unírsele. El 3 de Junio salió para Tranquebar, posesión danesa, donde estuvo dos o tres semanas estorbando las comunicaciones inglesas entre Madrás y la flota de Trincomalee. Al dejar este punto se dirigió a Cuddalore para comunicar con el Comandante en Jefe de las fuerzas de tierra y con Hyder Alí. Encontró a este último muy descontento con la escasa cooperación que le prestaban los franceses; pero Suffren había ganado el favor de este Príncipe, que le manifestó el deseo de verlo a la vuelta de la expedición que tenía entonces en proyecto; porque el Comodoro francés, fiel a su instinto siempre exacto, pensaba buscar de nuevo la escuadra inglesa, atacarla y después de batirla, dirigirse contra Negapatam.

Mas, el pensar así, no era porque alentara él en ello ninguna mira estrecha de amor propio profesional, —pues siempre había reconocido la necesidad, tanto política como estratégica, de sostener la alianza con el Sultán y establecer la supremacía francesa en la costa

y el interior—, solo que para conseguirlas, comprendió claramente que el primer paso era obtener el dominio del mar y para esto se hacía preciso inutilizar la flota inglesa. La tenacidad y vigor con que persiguió esta gran mira, a pesar de los grandes obstáculos con que luchaban y la clarividencia con que vió todo esto, constituye, a no dudarlo, el mérito distintivo de Suffren sobre el grupo de los demás Almirantes franceses que, émulos suyos en valor, no pudieron desligarse de los lazos en que los retuvo una deplorable tradición y la persecución de un falso objetivo.

Hughes, mientras tanto, después de arbolarle al *Monmouth* sus bandolas (1) había ido a Trincomalee, donde su escuadra acabó de pertrecharse de todo lo preciso y desembarcó en tierra los enfermos para que fuesen curados. Pero a pesar de esto, es evidente que los ingleses no habían poseído aún a Trincomalee suficiente tiempo para convertirlo en Arsenal o puerto de abastecimiento, según queda dicho anteriormente, comprobando esto lo que decía Hughes: "Yo podré poner arboladura nueva al *Monmouth* con las perchas de repuesto que hay a bordo de varios navíos". Sus recursos eran, sin embargo, superiores a los de su adversario. En el tiempo que Suffren estuvo en Tranquebar hostigando a los ingleses con la interrupción de sus comunicaciones entre Madrás y Trincomalee, Hughes permanecía pacíficamente en este puerto, del cual no salió hasta el 23 de Junio para Negapatam, un día después de haber llegado Suffren a Cuddalore. Las dos escuadras se aproximaban de nuevo una a otra y Suffren apresuró sus preparativos de ataque tan pronto supo que su enemigo estaba en sitio donde él podía buscarlo. Hughes se mantuvo allí a la espectativa de sus movimientos.

Antes de su salida, tuvo Suffren ocasión de decir a su país, en carta que escribía sobre las operaciones, lo siguiente: "Desde mi llegada a Ceilán he conseguido que la escuadra quede equipada para seis meses de servicio, lo cual se debe, en parte, a la ayuda de los holandeses, y lo demás a las presas cogidas; mi escuadra está abastecida para una campaña de seis meses, y cuento también con raciones de harina y arroz aseguradas para más de un año". Debía ser esto, en realidad, motivo muy justo de orgullo para Suffren; pues, sin tener puerto alguno propio y estando desprovisto de todo recurso, había conseguido vivir sobre el enemigo, el cual, con su comercio y sus buques cargados de repuestos, había provisto las ne-

(1) Se llama así el aparejo provisional que se arma cuando por cualquier concepto el buque desarbola de su aparejo principal. — (N. de los T.).

cesidades del adversario. A esta multiplicidad de recursos, o lo que es lo mismo, a su facultad para sacar partido de todo, y a la actividad desplegada por sus cruceros, inspirados por él mismo, es a lo que se debió este resultado. Y sin embargo, el Comodoro no tenía más que dos fragatas, que era la clase de buques a propósito, a la que un Almirante podía confiar principalmente esta guerra de merodeo. El 23 de Marzo estaban ya casi agotadas las provisiones y los repuestos. Seis mil pesos en metálico y las provisiones aportadas por el vonvoy, constituían en aquel momento sus únicos recursos. Desde entonces acá, había librado un combate muy reñido que le costó mucho, no solamente en hombres, sino en municiones y averías sufridas en la arboladura.

Después de este combate, dado el 12 de Abril, no le quedaba más pólvora y municiones que para sostener otro igual; y sin embargo, tres meses después se le encontraba de nuevo habilitado en la forma que queda dicho, pudiendo mantenerse en la mar durante seis meses seguidos, sin abandonar su estación ni necesitar auxilios de ninguna clase. Semejante resultado no se debió más que a él mismo, a su confianza propia y a su grandeza de alma, como puede decirse sin exageración. No se esperaba cosa semejante en París; al contrario, se preveía la vuelta de la escuadra a la isla de Francia para abastecerse, pues, parecía imposible que pudiese permanecer en una costa hostil, tan lejos de su base más próxima de operaciones, en condición eficiente de servicio. Pero Suffren pensaba de manera distinta: con verdadera intuición militar y sentido exacto del valor de su propia profesión, consideró que el éxito de las operaciones en la India dependía únicamente del dominio del mar, y por lo tanto, de la presencia continua de su escuadra en aquellos mares; por lo que no retrocedió ante el intento de efectuar aquello que, hasta entonces, se había considerado un imposible. Semejante firmeza de espíritu pone el sello distintivo a su genio, el cual, para que sea debidamente apreciado, debe considerársele teniendo en cuenta las circunstancias de su tiempo y de las generaciones procedentes, entre las cuales se educó él.

Nació Suffren el 17 de Julio de 1729 y sirvió en las guerras de 1739 y 1756. Entró en fuego por primera vez en el combate de Mathews frente a Tolón, el 22 de febrero de 1744. Fue contemporáneo de D'Estaing, De Guichen y De Grasse en los días que precedieron a la Revolución Francesa, cuando el levantamiento de un pueblo vino a enseñar a los hombres, cuán frecuentemente las cosas que se creen imposibles, son posibles; hecho que comprobaron después Napoleón y Nel-

son, haciendo ridícula la palabra imposible. Su conducta y acción tuvieron, pues, en esta época, el mérito adicional de la originalidad, pero su elevado carácter era aún capaz de mayor prueba. Convencido de la necesidad que había de mantener su escuadra en la estación que le estaba designada, se aventuró a no hacer caso, no solo a las murmuraciones de sus Oficiales sino a las órdenes expresas del gobierno; pues, al llegar a Batacalo se encontró con instrucciones que le mandaban volver a la isla de Francia y en lugar de ver en esto un medio de descargar el inmenso peso de su responsabilidad, resolvió desobedecer las órdenes, dando para ello sus razones y asegurando que sobre el terreno podía él juzgar, mejor que el Ministro desde Europa, lo que demandaban las exigencias de la situación.

Semejante Jefe merecía mejores subordinados y mejor colega que el que tuvo en el mando de las fuerzas de tierra. Dadas las condiciones generales que afectaron a la lucha marítima, decir si con ella hubiera podido destruirse o no el imperio de los ingleses en la India, es cosa realmente dudosa; pero de todos modos, es cierto de manera indudable, que entre todos los Almirantes de las tres naciones beligerantes, no hubo ninguno más capaz que Suffren para alcanzar semejante resultado. Aún hemos de verlo soportando pruebas más rudas y siempre lo encontraremos a la misma altura.

En la tarde del 5 de Julio avistó la escuadra de Suffren a la inglesa que estaba fondeada en Cuddalore. Una hora después, un chubasco repentino de viento se llevaba por la banda los masteleros mayor y mesana de uno de los barcos franceses. El Almirante Hughes se puso en vela y ambas flotas pasaron la noche maniobrando. Al siguiente día, el viento favorecía a los ingleses, encontrándose los adversarios formados en línea de combate, con el viento por estribor, proa al SSE. y viento del SO. Por falta de actividad imperdonable del buque francés desarbolado, este no había reparado aún sus averías, así que el número de buques combatientes era igual por ambas partes: once por cada una. A las once de la mañana, los ingleses arribaron todos a la vez y empeñaron combate barco con barco; pero como sucede usualmente en estas condiciones, los buques de la retaguardia no entraron en acción tan de cerca como los de la cabeza (Lámina XVI, posición I). El Capitán de Navío Chevalier, pone gran empeño en hacer resaltar que semejante falta fue reproducción de la cometida por la retaguardia francesa el 12 de

Abril (1); pero al hacer esta comparación, olvida decir que la vanguardia francesa, tanto en esta ocasión cuanto después, el 3 de Septiembre, estuvo al maniobrar tan desacertada y torpe, como la retaguardia. Poca duda puede ya quedar en el ánimo del atento lector, de la inferioridad profesional de la mayor parte de los Capitanes franceses respecto a sus adversarios los ingleses. En el tiempo que duró esta parte del empeño, el buque que hacía el número cuatro en el orden francés, o sea el *Brilliant* (a), perdió su palo mayor, arribó a salirse fuera de la línea (a') y después se fue a sotavento, quedándose gradualmente atrás (a").

A la una de la tarde, cuando la acción era más reñida, se roló el viento de repente al SSE., por lo que los buques viraron, quedándose recibiendo el viento por babor (posición II). Cuatro navíos ingleses, el *Sultán* (s), *Worcester, Burford* y *Eagle,* viendo que se entablaba la brisa, arribaron, metiendo sobre babor, hacia la línea francesa, mientras que los otros tomaron por avante y vinieron a quedar recibiendo el viento por estribor. De la otra parte, o sea del lado de los franceses, todos sus buques, a excepción de dos, el *Brilliant* (a) y el *Sévere* (b), quedaron de vuelta contraria que los ingleses; de modo que el cambio de viento tuvo por efecto separar al cuerpo principal de ambas escuadras, y traer a un encuentro, en las dos líneas, a cuatro navíos ingleses y dos franceses. El orden técnico quedó en absoluto destruído. El *Brilliant,* que se había sotaventeado mucho con respecto a su primitiva posición, vino a quedar bajo el fuego de los dos navíos ingleses de retaguardia, *Worcester* y *Eagle,* que, como se ha dicho, arribaron a tiempo de poder acercarse a la línea francesa. Suffren, en persona, vino en su ayuda (posición III, a) y alejó a los ingleses, que se vieron también amenazados con la aproximación de dos navíos más, franceses, los cuales, en cumplimiento de la señal de su Jefe, habían virado y se dirigían hacia el O.

Mientras tenía lugar esta acción parcial, el otro navío francés

---

(1) La relación inglesa de una explicación totalmente diferente de la causa original que separó a ambas retaguardias. "En esta acción no tocó en suerte al **Monmouth** tomar parte considerable en el ataque, por que la retaguardia del enemigo quedó a sotavento y tan lejos de los buques de la retaguardia británica, que éstos, aun a pesar de tener el viento favorable, no pudieron acercarse a los contrarios sin romper el orden de su línea, de manera considerable". (**Memorias del Captain Alms, Naval Chronicle**, vol. II). Semejantes contradicciones es muy usual encontrarlas, y a menos que no se lleve en ello alguna mira especial, a nada conduce tratar de ponerlas de acuerdo. Alms, parece que fue no solamente un hombre de mar de primera, sino también un Oficial de acción resuelto e independiente. Su relación debe, pues, ser cierta.

expuesto, o sea el *Sévere* (b), estaba empeñado con el *Sultán* (s), y si creemos lo que dice el Capitán de Navío francés Mr. de Cillart, sostenía también combate con dos buques más, ingleses, siendo muy posible que dada la posición del *Burford* en la línea, le atacara además este. Sea lo que quiera, el resultado fue que el *Sévere* arrió su bandera, pero cuando el *Sultán* viraba ya para alejarse, el navío francés rompió de nuevo el fuego, enfilando al buque inglés. Lo que sucedió fue que el Comandante francés dió, en efecto, la orden de rendirse y se ejecutaron todas las formalidades y prevenciones convenidas, como señales de sumisión; pero los Oficiales del buque, al enterarse de ello, no hicieron caso a la orden de su Comandante y no queriendo rendirse, hicieron fuego sobre el enemigo, cuando la bandera estaba ya arriada. Examinando el hecho aisladamente, podría decirse que los franceses usaron aquí de una *estratagema de guerra indigna;* pero visto el asunto más despacio, se comprende sería injusto atribuirles premeditación en el hecho. Las posiciones de los diferentes navíos eran tales, que el *Sultán* no podría haber asegurado su presa, pues, había otros buques franceses que se aproximaban y habrían podido rescatarlo.

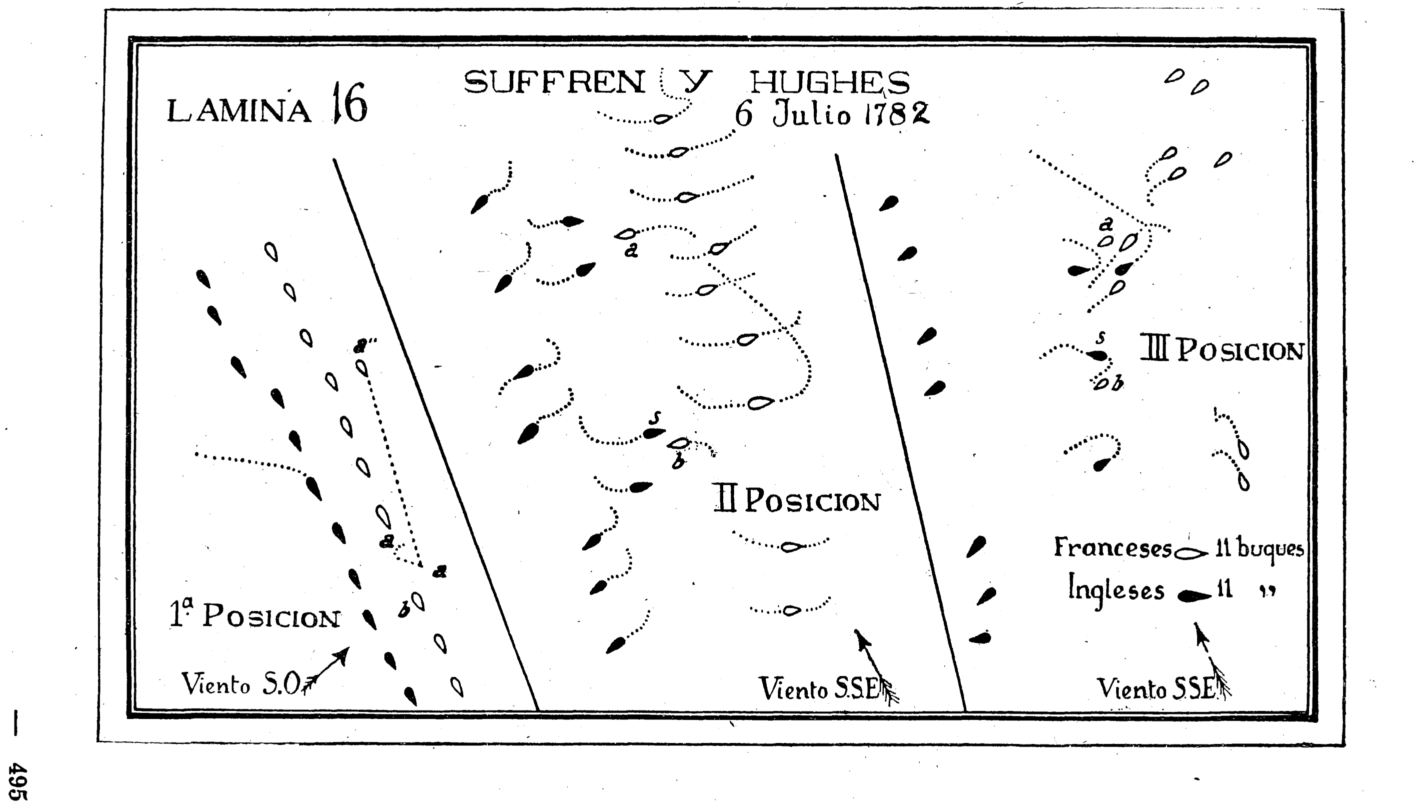
La indignación de los subalternos del *Sévere* ante la debilidad de su Comandante, se comprende perfectamente, y su resolución de desobedecer la orden es excusable en hombres que, de repente, se encuentran frente a una cuestión inesperada que hay que resolver en el calor del combate y bajo el estigma de la vergüenza. Sin embargo, una buena fe escrupulosa, parece exigía hubiesen esperado a que su libertad viniera de otras manos que no estuvieran ligadas a la acción de su Comandante, por lo menos, que lo hubieran hecho sin que el asaltante, (que había ya interrumpido su fuego) hubiese recibido daño alguno de parte de ellos. El Comandante fue suspendido en seguida de mando por Suffren, que lo envió a Francia, donde fue juzgado y sentenciado después por el rey a perder su empleo, habiéndose condenado él mismo con la defensa que intentó hacer de su acto: «Cuando el Comandante De Cillart vió que se alejaba la escuadra francesa —porque todos los buques menos el *Brilliant* habían caído de la otra vuelta— creyó inútil prolongar su defensa y arrió la bandera. Los *barcos que combatían contra él cesaron inmediatamente el fuego* y uno que había por su banda de estribor se dirigió hacia fuera. En ese momento el *Sévere* cayó sobre estribor, quedando sus velas en viento, y entonces el Comandante De Cillart ordenó que volviesen a hacer fuego los cañones de la cu-

bierta baja, los únicos que aún tenían sirvientes, consiguiendo reunirse después a su escuadra". (1).

De las cinco acciones libradas por Suffren en las costas de la India, esta es la única en la que el Almirante inglés fue el asaltante. No podrá encontrarse en ella indicación alguna que revele la existencia de una concepción militar elevada, ni tampoco nos enseña nada respecto a táctica; pero, en cambio, vemos a Hughes demostrando continuamente las aptitudes, hábito de reflexión y previsión propias del consumado hombre de mar, unido a un valor por encima de toda prueba. Constituía Hughes, en realidad, un tipo admirable de lo que era la genialidad de los marinos ingleses de mitad del siglo XVIII; y aunque es imposible dejar de condenar la ignorancia general que demostró en la parte más importante de la profesión, conviene también notar cuán allá fue en el dominio de otra porción de detalles que a ella le incumben, lo mismo que en su tenaz determinación de no ceder, con lo que suplió el señalado defecto indicado. De la misma manera que las legiones romanas reparaban con frecuencia los disparates cometidos por sus generales, así hacían con frecuencia los Comandantes y gente de mar inglesa, salvando lo que pudiera haberse perdido por los errores de sus Almirantes, —errores que ningún Comandante ni hombre de mar inglés reconocía, y probablemente tampoco los habrían confesado aunque hubieran estado convencidos de ellos—. En ninguna parte se demostraron estas sólidas cualidades tan patentemente como en los combates de Suffren, porque en ninguna parte hubo necesidad tan imperiosa de ello. Jamás se vieron ejemplos más magníficos de resistencia desesperada, si bien inútil, contra fuerzas abrumadoras. No es fácil encontrar en los anales navales muchos casos como el del *Monmouth,* el 12 de Abril, y el del *Exeter* el 17 de Febrero. De este último buque se cuenta un incidente digno de mención: «Hacia el final de la acción y cuando el *Exeter* estaba ya perdido y hecho una boya, fue el piloto a preguntarle al Comodoro King, qué debía hacer con el barco, puesto que había dos navíos enemigos que se dirigían de nuevo sobre él. El Comodoro King respondió lacónicamente:

---

(1) TROUDE: **Batailles Navales.** Desde a bordo del buque de Suffren se vió que el **Sévere** se había quedado sin bandera, pero se supuso que algún tiro le habría llevado las drizas. Al día siguiente envió Hughes al Comandante del **Sultán** a reclamar la entrega del barco rendido, pero la demanda fue desde luego denegada. "El **Sultán** —dice Troude—, que había virado para tomar posesión del **Sévere,** fue víctima de esta acción, porque durante algún tiempo estuvo recibiendo todo el fuego del navío francés, sin poderle contestar".


LAMINA 16
SUFFREN Y HUGHES
6 Julio 1782
1ª Posicion
Viento S.O.
II Posicion
Viento S.S.E.
III Posicion
Franceses 11 buques
Ingleses 11 "
Viento S.S.E.

"No hay que hacer nada más que combatir hasta que se vaya a pique"» (1). El buque se salvó al fin.

Suffren, por el contrario, tuvo por este tiempo que sufrir y apurar el límite de su paciencia por las torpezas y negligencias de sus Capitanes. Cillart fue enviado a Francia; pero, además, hubo otros dos que fueron depuestos de sus mandos. Ambos eran personas de influencia y uno de ellos hasta pariente del mismo Suffren. Sin embargo, por necesario y preciso que fuera este paso, pocos habrían tenido la resolución de tomarlo, a no ser Suffren; porque por estas fechas tenía él tan solo el grado de Capitán de Navío y no era permitido ni aun a los Almirantes obrar así con sus subordinados. «Quizás esté V. disgustado, Señor —decía él de oficio— porque haya yo tardado tanto tiempo en usar de este rigor; pero ruego a V. que recuerde que los reglamentos no conceden esta facultad ni aun siquiera a un Oficial General y yo no lo soy».

Pero inmediatamente después de la acción del 6 de Julio, es cuando la superior energía y capacidad militar de Suffren, hacen sentir más señaladamente su influencia en los resultados de la contienda sostenida contra Hughes. La lucha había sido encarnizada, pero las cualidades militares empezaban a producir su efecto, como no podía ser menos. Las pérdidas de hombres experimentadas en las dos Escuadras durante la última acción, estaban en razón de uno a tres, a favor de los ingleses; pero por otra parte, éstos habían sufrido, aparentemente, más averías en la arboladura y aparejo; es decir, en su poder motor. Ambas flotas fondearon a primera noche; los ingleses en Negapatam y los franceses, a sotavento, en Cuddalore. El 18 de Julio Suffren estaba de nuevo listo para salir a la mar; mientras que Hughes decidía en el mismo día salir para Madrás con el fin de concluir allí sus reparaciones. Suffren tuvo también que detenerse unos días más, en razón de la necesidad política que tenía de visitar oficialmente a Hyder Ali, después de lo cual salió para Batacalo, a donde llegó el 9 de Agosto, para esperar allí los refuerzos y víveres que debían venir de Francia.

El 21 los recibió y dos días después salía con su escuadra, que contaba ahora con catorce navíos de línea, en dirección de Trincomalee, donde fondeó el 25. A la siguiente noche se desembarcaron las tropas, se levantaron baterías y se emprendió el ataque con vigor. El 30 y 31 se rindieron las dos fortificaciones que constituían toda la fuerza defensiva de la plaza y con esto pasó este importan-

(1) **Annual Register,** 1782.

te puerto a manos de los franceses. Convencido Suffren de que Hughes aparecería pronto por allí, concedió en seguida al gobernador de la plaza todos los honores de la guerra que le pedían, contentándose él con la ganancia substancial que significaba la posesión de la plaza. Dos días después de esto, o sea en la tarde del 2 de Septiembre divisaban las fragatas exploradoras francesas a la flota inglesa.

Durante estas seis semanas que Suffren había aprovechado tan activamente y tan bien, el Almirante inglés había estado fondeado tranquilamente en puerto, haciendo sus reparaciones y recorrida.

No hay informaciones precisas para decir hasta qué punto hubiera podido evitarse esta dilatación, pero dada la aptitud bien reconocida de los marinos ingleses de esta época, apenas puede dudarse que si Hughes hubiese poseído la incansable energía de su gran rival, de seguro habría podido ganarle los pocos días que decidieron la suerte de Trincomalee, librando un combate que hubiera sido la salvación de la plaza. La certidumbre de esta conclusión se ve desde luego comprobada por las propias versiones de Hughes, pues, este dice que el 12 de Agosto estaban los barcos casi listos; y sin embargo, y a pesar de los temores que se tenían de que se verificase un ataque contra Trincomalee, no salió del puerto hasta el 20. La pérdida de Trincomalee forzó a Hughes a abandonar la costa oriental que se hacía muy peligrosa por la aproximación de la monzón del NE., confiriendo en cambio, a Suffren, una ventaja estratégica de importancia, y esto sin hablar ya del efecto político que tuvo el hecho sobre los Príncipes indígenas de la India.

Para apreciar por completo el contraste que hay entre los dos Almirantes es necesario también considerar la diferencia de sus situaciones, en lo que toca a los materiales disponibles para efectuar sus reparaciones. Después de la acción del 6, Hughes encontró en Madrás perchas, jarcias, repuestos de material y víveres; mientras que Sufren no encontró nada en Cuddalore. Para poner a su escuadra en estado de poder combatir, necesitaba diecinueve masteleros nuevos, varios palos machos, vergas, velas, jarcias, etc. A fin de salir a la mar de alguna manera, se hizo preciso quitarles los palos a las fragatas y barcos más pequeños, para dárselos a los navíos, al par que se desmantelaban las presas inglesas para vestir y equipar con sus pertrechos a las fragatas. Se mandaron buques al estrecho de Malaca con objeto de procurarse allí más perchas y madera de construcción. Se echaron abajo casas de las que había en tie-

rra, para sacar madera con que carenar los cascos de los buques. Las dificultades se aumentaban por la naturaleza del fondeadero que era una rada abierta, en la que con frecuencia entraba la mar de leva, y donde siempre había que temer la presencia de la escuadra inglesa; pero el trabajo se ejecutaba a la vista del Comandante en Jefe, quien, al igual de Lord Howe en Nueva York, inspiraba ánimo a los trabajadores por su constante presencia entre ellos. «A pesar de su gran obesidad, Suffren desplegaba el ardor de la juventud, estando en todas partes donde se trabajaba; y bajo su poderoso impulso se hacían los trabajos más difíciles con la mayor rapidez. Cuando sus oficiales le representaban el mal estado de la flota y la necesidad de contar con un puerto para los navíos de línea, les contestaba invariablemente: hasta que no tomemos nosotros a Trincomalee, las radas de la costa de Coromandel ya nos servirán, aunque sean abiertas» (1). Y en efecto; a la actividad desplegada en la costa de Coromandel fue a lo que se debió el éxito de Trincomalee. Las armas con que Suffren combatió, son ya hoy día viejas; pero los resultados forjados por su tenacidad y fertilidad de recursos quedarán siempre patentes, como lecciones imperecederas de la historia.

Mientras se revelaban del modo expuesto los caracteres de los dos jefes que luchaban por la supremacía de la India, los gobiernos de sus respectivos países nos daban otras lecciones no menos duraderas, referentes a los esfuerzos hechos para restablecer el equilibrio de fuerzas entre ambos adversarios. El gabinete inglés, tan pronto supo la noticia del combate que, convoyada por una poderosa escuadra de seis navíos de línea y al mando de un Oficial activo, salió en Noviembre de 1781, con destino a la India, para reforzar a Hughes. En cambio, los franceses despacharon comparativamente escasos refuerzos, destacados siempre en forma de pequeños cuerpos cuya salvaguardia se confiaba al secreto más bien que a la fuerza. Esto produjo, como consecuencia natural, que ninguno de ellos llegara a su destino; de suerte, que Suffren, mientras se hallaba luchando con innumerables obstáculos, tuvo además que pasar por el dolor de saber que, hoy uno y mañana otro, todos los destacamentos mandados en su ayuda eran capturados o forzados a volver de nuevo a Francia, antes de que pudieran siquiera salir de los mares de Europa. Había, en verdad muy poca seguridad para Divisiones tan pequeñas, al Norte del Estrecho de Gibraltar. Con esto sucedió que las ventajas ganadas por la actividad de Suffren

(1) CUNAT: **Vie de Suffren.**

fueron, al fin y al cabo, esterilizadas. Anteriormente a la captura de Trincomalee, los franceses eran superiores en el mar; pero en los seis meses siguientes, cayó la balanza del otro lado, con la llegada de los refuerzos ingleses al mando de Sir Richard Bickerton.

Con su presteza habitual, el Comodoro francés se preparó inmediatamente para el combate, no bien hubo conseguido la rendición de Trincomalee. Tanto los cañones como los hombres desembarcados, fueron en seguida reembarcados en sus respectivos barcos, y al puerto se le aseguró, dotándole de una guarnición suficiente para impedir que pudiera sentirse ansiedad alguna por su posesión. Este gran marino, que con los medios de que disponía había hecho en proporción tanto como pudiera haber realizado el más célebre en la historia y que tan de relieve puso la esfera e influencia del Poder Naval, no quiso en manera alguna subordinar los movimientos de su flota, ni arriesgar la importancia de su conquista (como lo hubiera hecho sin necesidad), cargando sobre sus barcos la obligación de defender el puerto adquirido. Lo que hizo fue dotarlo de una guarnición adecuada, y cuando Hughes apareció allí, había ya pasado la oportunidad de conseguir, por medio del Poder Naval inglés, el rescate del puerto con un solo combate.

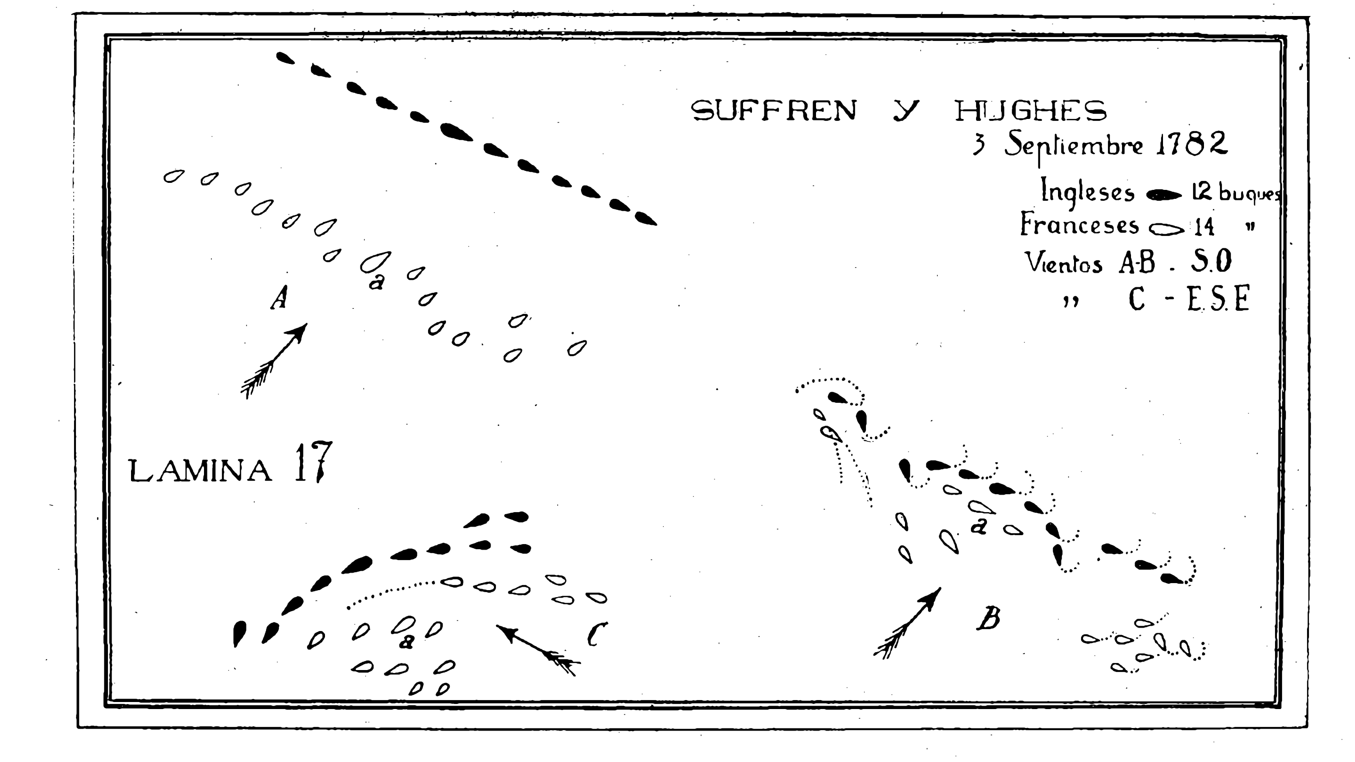
Sin duda que, con una campaña victoriosa en que se consiguiera destruir o rechazar al Poder Naval de los franceses, podría conseguirse este resultado; pero Suffren tenía motivos para creer que en lo sucesivo, y sean las que fueren las desgracias que pudieran originarse en un solo día, él había de poder hacer más, que aguantarse en su puesto frente a su adversario.

Los puertos de mar deben defenderse por sí mismos, pues la esfera de la flota es el mar libre; su objeto, atacar más bien que defender, y su objetivo, la marina del enemigo doquiera pueda encontrarla. Suffren veía ahora ante sí la escuadra de quien dependía el dominio inglés del mar; sabía que poderosos refuerzos debían llegar antes de la próxima estación, y por lo tanto, se apresuraba a atacarla. Hughes, mortificado por el chasco sufrido no habiendo llegado a tiempo, (pues que con un combate indeciso, librado antes de la rendición de Trincomalee, hubiera podido salvarse lo que una victoria completa no podía ya recuperar) no tenía humor de rehusar el combate. Sin embargo, con juicio sano y prudente, se retiró hacia el SE., huyendo en buen orden, según la expresión de Suffren, regulando la velocidad de su escuadra por la de los buques menos veleros y gobernando según una porción de rumbos diferentes; de tal suerte, que la caza la emprendió el enemigo al romper el día,

y hasta las dos de la tarde no pudo alcanzarlo. El objeto que los ingleses llevaban con esto, era atraer a Suffren suficientemente a sotavento del puerto para hacer que si sus buques sufrían averías, no pudiese después tomarlo fácilmente.

Los franceses tenían catorce navíos de línea por doce los ingleses. Esta superioridad, unida a la clara apreciación que Suffren hacía de la situación militar de la India, aumentaba sus deseos naturales de provocar la acción; pero sus buques no eran muy veleros, y además, estaban mal manejados por hombres negligentes y descontentadizos. Semejantes circunstancias, puestas bien de manifiesto durante la penosa y larga persecución, acabaron por irritar y exasperar el carácter ardiente del Comodoro, el cual estaba siempre bajo la impresión de la urgencia, que durante dos meses le aguijoneaba, haciéndole precipitar las operaciones de su escuadra. Las señales y maniobras se sucedían con objeto de traer a sus desordenados barcos a la debida posición. Dijo después el Almirante inglés que vigilaba cuidadosamente su aproximación, que los franceses «unas veces avanzaban precipitadamente y otras facheaban para detenerse; pero todo en orden tan irregular, que parecía como si estuvieran indecisos respecto a lo que habían de hacer».

Sin embargo, Suffren se aproximaba, y a las dos de la tarde, encontrándose ya a veinticinco millas de distancia de su puerto, con su línea parcialmente formada y teniendo al enemigo dentro de alcance eficaz, hizo señal de «orzar a ceñir el viento», con objeto de corregir bien el orden, antes de arribar y dirigirse sobre el adversario; pero un sinnúmero de torpezas cometidas al ejecutar la orden, hizo que las cosas quedaran peor de lo que estaban; y al fin, el Comodoro, perdiendo la paciencia, hizo señal de atacar, treinta minutos después (Lámina XVII, A). A esta señal le siguió, poco despues, otra disponiendo acercarse y empeñar combate a tiro de pistola; pero la orden fue obedecida con torpeza y calma; Suffren, al ver esto, dispuso se tirara un cañonazo para afirmar la señal, como es costumbre; desgraciadamente, la dotación de su propio barco interpretó esto como señal de romper el fuego; por lo que el buque insignia disparó toda su artillería, ejemplo que siguieron los demás navíos a pesar de estár todavía a distancia de medio tiro de cañón, lo cual en las condiciones de aquella artillería, equivale a decir que sus efectos no eran decisivos. De este modo sucedió, al fin, que, como resultado de una porción de torpezas y malas maniobras, el combate empezó con gran desventaja por parte de los franceses, a pesar de su superioridad numérica. Los ingleses, que se habían esta-


SUFFREN Y HUGHES
3 Septiembre 1782
Ingleses 12 buques
Franceses 14 "
Vientos A-B . S.O
" C - E.S.E
A
a
B
a
C
a
LAMINA 17

do retirando con poca y manejable vela, estaban en muy buen orden y completamente listos, mientras que sus adversarios carecían de formación (B). Siete navíos se habían adelantado para envolver al enemigo (1) y quedaban ahora por la proa de la vanguardia inglesa formando un grupo irregular a bastante distancia de aquélla, de suerte que sus servicios eran poco útiles; en el centro se había formado también otro grupo confuso de barcos, amontonados unos sobre otros, que se impedían mutuamente hacer fuego. En estas condiciones, el peso total de la acción recayó sobre el buque insignia de Suffren (a) y otros dos más que vinieron en su ayuda, al propio tiempo que en la extrema retaguardia quedaba un pequeño navío de línea apoyado tan solo por una fragata de gran tonelaje, empeñados ambos con toda la retaguardia inglesa; por cuya razón los dos buques fueron bien pronto vencidos y obligados a retirarse.

Apenas si puede comprenderse una operación militar peor ejecutada. Los buques franceses, en el combate, no se apoyaron los unos a los otros; estuvieron tan agrupados que se estorbaron unos a otros el uso de sus fuegos, aumentando sin necesidad el blanco ofrecido al enemigo, y en lugar de concentrar todos sus esfuerzos, permitieron que quedaran tres navíos, casi abandonados a sí mismos, recibiendo el fuego convergente que sobre ellos hizo toda la línea inglesa (2). «Pasaba el tiempo y nuestros tres navíos (B, a) empeñados por el través con todo el centro de la flota inglesa y batidos de enfilada por vanguardia y retaguardia, sufrían mucho. A las dos horas de combate, el *Héros* tenía todas sus velas hechas girones, la cabullería rota y en situación tal que no podía ya gobernar. El *Illustre* había perdido su palo mesana y el mastelero mayor». Este desorden producía tales claros en la formación, que no servía más que para ofrecer mejor oportunidad a un enemigo más activo. «Si en esta situación hubiese virado el enemigo —escribía el Jefe de Estado Mayor en su diario— nos habrían envuelto y probablemente destruído».

Las faltas cometidas en esta acción, en la que de antemano no hubo la debida preparación, se sumaron después en los resultados. La escuadra francesa tuvo 82 muertos y 255 heridos; y de este nú-

(1) Las curvas en (B) representan los movimientos de los navíos después del cambio de viento con que terminó prácticamente el combate. Los barcos manifiestan por sí mismos el orden del combate.

(2) El enemigo formaba un semicírculo a nuestro alrededor, enfilándonos por proa y popa, cuando el barco orzaba; después caía con el timón a sotavento. — **Journal du Bord du Bailli de Suffren.**

mero correspondieron a los tres navíos referidos 64 muertos y 178 heridos, o sean las tres cuartas partes de la cifra total. Dos de estos barcos perdieron sus palos mayor, mesana y el mastelero de velacho; en una palabra, quedaron totalmente desamparados.

Fue esto, en gran escala, repetición del desastre sufrido por los dos navíos de Hughes el 12 de Abril; pero debe tenerse en cuenta que en este día el Almirante inglés estaba a sotavento con fuerza más reducida y tuvo que aceptar la acción en los términos impuestos por el adversario, mientras que en este combate las pérdidas recayeron sobre el asaltante, el cual a la ventaja del viento y elección del ataque, añadía la superioridad numérica.

La conducta de Hughes en esta ocasión, merece completo honor, sin duda alguna; pues aunque no demostró en ella habilidad táctica ni dio señal de tener *golpe de vista,* reveló buen juicio y acierto en la dirección de su retirada y en la forma con que supo mantener reunidos todos sus barcos. En cambio, no es tarea fácil decir a quién corresponde la censura merecida por el enemigo. Suffren la descarga por completo sobre sus Capitanes (1). Sin embargo, ya hemos dicho oportunamente que muchos de los Oficiales condenados así en masa por este juicio, se habían conducido bien antes, tanto bajo las órdenes de Suffren como de otros Almirantes; además, el orden de la persecución fue irregular y las señales de Suffren se sucedieron con tanta rapidez, que producían confusión; y finalmente, la suerte, a la que es menester conceder siempre algo, estuvo en contra de los franceses como igualmente la inexperiencia de varios de sus Comandantes. Es también innegable que parte de las desdichas sufridas por los franceses se debió, en cierto modo, a la impaciencia ardiente e inconsiderada de Suffren; el cual, en medio de sus grandes cualidades, tenía este defecto, que fue explotado por su frío y reservado adversario, sin darse él cuenta de ello.

Es digno de notarse que en todas las relaciones o partes de Hughes no se encuentra queja alguna de sus Capitanes. Seis murieron en combate, y de todos ellos habla él en términos sencillos, pero con evidentes muestras de sincero aprecio, al par que los sobrevivientes le merecieron varias veces elogios, hechos tanto en sentido general como particular. El contraste marcado que presentan los dos jefes de esta campaña y los Comandantes de buques de ambas partes, es lo que la hace singularmente instructiva entre todas las demás.

(1) Véase páginas 478 y 479. — Agregaba él: "Es desconsolador haber tenido cuatro veces en nuestro poder la facultad de destruir la escuadra inglesa y que ésta aun exista".

La última lección que nos suministra, está perfectamente de acuerdo con lo que nos dice la experiencia militar, adquirida por la historia desde los tiempos más remotos. Suffren tenía genio, energía, gran tenacidad, ideas militares sanas y era por último, un consumado hombre de mar. Hughes, por su parte, poseía aparentemente todos los conocimientos técnicos más modernos de su profesión, y probablemente habría mandado un navío igualmente bien que cualquiera de sus Capitanes, pero carecía de las cualidades necesarias a un Oficial General. Por fin, sin insistir de nuevo sobre la habilidad y fidelidad de los Oficiales ingleses subordinados, es evidente, atribúyase a lo que se quiera, que los navíos franceses, aisladamente considerados, estaban mucho peor manejados que los de sus adversarios. De cuatro veces que Suffren se quejase, es indudable que tres se había salvado la escuadra inglesa de sufrir un desastre colosal, gracias a la diferencia de valer que había entre los Oficiales de una y otra escuadra. Las buenas tropas han conseguido con frecuencia neutralizar los efectos de una mala dirección; pero al fin y al cabo, el mejor jefe será el que prevalecerá; y este fue el caso, claramente visto, en los mares Indicos los años de 1782 y 1783. El fin de la guerra vino a interrumpir la lucha antes de su conclusión, pero el resultado estaba ya claramente indicado.

La acción del 3 de Septiembre, como la del 6 de Julio, acabó con un cambio de viento que hubo al SE. Cuando sucedió esto, la línea inglesa viró por redondo y se formó de nuevo sobre la otra amura. Los franceses viraron también y los buques de su vanguardia quedaron ahora a barlovento, navegando entre los franceses averiados y la línea enemiga, según puede verse en la posición (C). Hacia la puesta de sol, arribó Hughes, poniendo proa al norte, abandonando la esperanza de reconquistar a Trincomalee, pero con la satisfacción de haberse tomado esta buena revancha sobre su victorioso adversario.

La firmeza de pensamiento y decisión que constituía una de las cualidades más salientes del carácter de Suffren, sufrió ruda prueba poco después de la acción habida frente a Trincomalee. Al volver a puerto, el *Orient,* navío de sesenta y cuatro cañones, varó y se perdió por impericia de su Comandante, quedando en esto como único consuelo el haber conseguido salvar su arboladura y demás perchas, que sirvieron para los dos buques desmantelados. El resto de las faltas que había en la arboladura se reemplazó como la otra vez a expensas de las fragatas, cuyas dotaciones sirvieron también para cubrir las bajas producidas por el combate. Las reparaciones

se emprendieron con la energía usual, se dejó el puerto en perfecto estado de defensa y el 30 de Septiembre salía de nuevo la escuadra para la costa de Coromandel, a donde la llamaba con urgencia el estado de los intereses fraceses. A Cuddalore tardó cuatro días en llegar, y en este punto se perdió —también por impericia de otro Oficial— el *Bizarre*, navío de sesenta y cuatro cañones que naufragó al tomar fondeadero. A consecuencia de la pérdida de estos dos barcos, se encontró Suffren con que para su próximo encuentro con el enemigo solo podría oponerle quince navíos contra dieciocho que poseía aquél. He aquí cómo los resultados generales dependen, en mucho, según se ve, del cuidado y capacidad individual. Hughes estaba en Madrás, noventa millas más al norte, a cuyo sitio se había ido en seguida que terminó la última acción. Dice él que sus barcos experimentaron considerables averías; pero las pérdidas estuvieron repartidas tan por igual en todos ellos, que resulta difícil excusar su negligencia al renunciar a las ventajas ulteriores que hubiera podido obtener sobre los franceses, dada la averiada condición de éstos.

En esta parte del año, el monzón, que durante cuatro o cinco meses está soplando del SO., cambia al NE., soplando sobre la costa Este de la península del Indostán, que carece de buenos puertos. La mar de leva que se levanta con el viento hace con frecuencia inabordable la costa; y por lo tanto, impide que la marina pueda prestar auxilio al ejército. El cambio de monzón se señala también muy a menudo por violentos huracanes. Los dos jefes adversarios tenían, pues, que abandonar una región en la cual su permanencia, durante esta época, se hacía tan peligrosa como inútil. Si Hughes no hubiera perdido a Trincomalee, entonces habría podido, dada la condición de su escuadra, aguardar allí los refuerzos y auxilios que se esperaban en breve de Inglaterra; pues si bien el puerto carecía de buenas condiciones higiénicas, al menos era seguro y estaba bien situado. Bickerton había llegado ya a Bombay y estaba en camino para Madrás, con los cinco navíos de línea que venían a sus órdenes. Así las cosas, Hughes creyó necesario ir a Bombay, por la estación, saliendo para allá el 17 de Octubre, o mejor dicho, se vió arrojado a la mar por un huracán que se desencadenó en la fecha referida. Cuatro días después de su salida, llegaba Bickerton a Madrás, sin encontrar allí a su Almirante; pero con la actividad que le caracterizaba, salió en seguida para Bombay, a donde llegó el 28 de Noviembre. Los buques de Hughes, dispersos y desmantelados a causa del temporal, llegaron uno a uno pocas días después.

Suffren tenía a Trincomalee; pero no por eso era fácil la de-

cisión que hubiera de tomar. El puerto era seguro y en él se estaba a cubierto de cualquier ataque que pudieran hacer los ingleses; pero, por otra parte, se hacía malsano en la estación que se aproximaba, y además, era dudoso que fuese factible encontrar allí las provisiones necesarias, para conservar la salud de las tripulaciones. En resumen; aunque la plaza tenía un valor estratégico de primer orden por su fuerza y posición, como puerto era deficiente en recursos. Uno quedaba, sin embargo: frente a Trincomalee estaba Achem, puerto situado en la costa opuesta del Golfo de Bengala, extremidad occidental de la isla de Sumatra. Dicho puerto era sano y abundante en provisiones, permitiendo, además, su posición, respecto a la monzón del NE., que los buques refugiados en él pudieran llegar a la costa de Coromandel más pronto que los situados en Bombay, una vez que la estación fuera avanzando hacia su fin y se hicieran más practicables los desembarcos en la costa expresada.

Pero no eran estas sencillas consideraciones los únicos elementos a que debía atender Suffren para la solución del problema, realmente dificultoso, que tenía entre sí. Los escasos resultados obtenidos de la campaña dejaban, sin embargo, entrever la posibilidad de alcanzar otros más considerables, y esto iba a depender en gran parte de la decisión que tomara Suffren. El método francés de enviar los refuerzos por medio de diversos cuerpos pequeños, produjo, no solamente la pérdida de muchos de ellos, sino también gran incertidumbre en los jefes de fuerzas aisladas, los cuales permanecían ignorantes de todo lo que pasaba en los demás sitios. Dicha incertidumbre, unida a las pérdidas y dilaciones experimentadas, afectó profundamente a la situación política de la India. Cuando Suffren llegó por primera vez a sus costas, los ingleses tenían ya en sus manos no solo a Hyder Ali, sino también a los mahrattas. La paz con los últimos, se había firmado el 17 de Mayo de 1782, pero debido, sin duda, a la oposición que había entre ellos mismos, las ratificaciones no se cambiaron hasta Diciembre de dicho año. Tanto aquí como en la corte de Hyder Ali, se encontraban divididos los intereses y de ambas partes se hicieron ofrecimientos a los franceses, los cuales, si bien sospechaban lo que pasaba, no pudieron, sin embargo, obtener información precisa sobre el tratado; de modo que todo dependía de la fuerza militar relativa que hubiese entre ellos y los ingleses. La presencia de Suffren y sus brillantes hechos, condenados en el prestigio de su genio: la toma de Trincomalee y sus éxitos en los combates, era todo lo que Francia podía mostrar, pues no tenía más. En cuanto al ejército francés, confinado como estaba en

Cuddalore, no hacía más que pedir constantemente al Sultán dinero, víveres y refuerzos; y aún tuvo que dirigirse a él la flota, frecuentemente, pidiéndole recursos de dinero, mástiles, municiones y harina. Los ingleses, por otra parte, se manteían firmes en su terreno, y aunque hasta entonces habían llevado la peor parte, al menos no habían perdido ningún barco y se sabía que la poderosa escuadra de Bickerton había llegado ya a Bombay. Sobre todo, mientras los franceses pedían dinero, los ingleses, en cambio, lo derrochaban.

Era imposible para los franceses tratar de resistir a sus enemigos, sin contar con la alianza de los naturales; y por lo tanto, era esencialísimo impedir que Hyder Ali llegara también a hacer la paz. Mas aquí, las faltas del Gobierno de la Metrópoli y la parsimonia en el envío de los refuerzos habían de hacer sentir toda su influencia. El mando en jefe de las fuerzas de mar y tierra de la India se le confirió al General De Bussy, que en su tiempo fue distinguido compañero de fatigas de Dupleix; mas en la actualidad, era un inválido gotoso de 64 años de edad. Con objeto de guardar el mayor secreto posible, salió Bussy de Cádiz en Noviembre de 1781, llevando solo dos navíos de línea con los que se dirigió a Tenerife, punto en que debía reunírsele un convoy que saldría de Brest en Diciembre; pero el *convoy* fue apresado por los ingleses, y tan solo dos de los buques que lo componían consiguieron escapar e incorporarse a Bussy. Este prosiguió su viaje, y al saber en el Cabo de Buena Esperanza que la poderosa fuerza de Bickerton estaba en camino, se creyó obligado a desembarcar aquí gran parte de sus tropas para la protección de la colonia. El 31 de Mayo siguiente, llegó a la isla de Francia. El convoy que siguió al ya mencionado que salió de Francia en Abril, estaba compuesto de dieciocho transportes con destino todos a la India y también fue interceptado; dos navíos de línea de los cuatro que componían la escolta del convoy fueron apresados, lo mismo que diez transportes, volviéndose el resto de la expedición a Brest. El tercer destacamento que se envió con refuerzos fue más afortunado, pues, consiguió llegar en Mayo al Cabo; pero allí tuvo que detenerse dos meses por las malas condiciones en que se encontraban barcos y dotaciones. Todas estas desventuras decidieron a Bussy a quedarse en la isla de Francia hasta tanto llegaran los navíos que estaban en el Cabo, y en estos críticos momentos, Suffren estaba sin saber nada de lo que pasaba. El General le había escrito, pero le decía únicamente que, como no había de poder llegar a aquellos sitios antes de la mala estación, el punto de

reunión sería Achem. Esta incertidumbre produjo dolorosa impresión en el ánimo de Hyder Ali, a quien se le había dicho que Bussy llegaría allí en Septiembre; y en lugar de eso, recibía noticias de la llegada de Bickerton y del abandono de sus antiguos aliados los mahrattas. Suffren se vio, pues, obligado a aparentar una confianza que no tenía; la cual, unida a la influencia que le daban sus condiciones personales de carácter y sus hazañas, determinaron al Sultán a proseguir la guerra. Convenido esto, salió la escuadra para Achem, el 15 de Octubre, fondeando en dicho punto el 2 de Noviembre.

Tres semanas después de todo esto, llegó un barco despachado por Bussy, con noticias de que éste difería indefinidamente su salida, a causa de una epidemia que se había cebado en sus tropas; en vista de lo cual, Suffren determinó apresurar la vuelta de su escuadra a la costa, para donde salió el 20 de Diciembre. El 8 de Enero de 1783 fondeaba en Ganjam, 500 millas al NE., de Cuddalore, desde donde tenía buen viento para salir y proseguir su camino cuando quisiese. Sus propósitos eran atacar no solamente a todos los buques ingleses que hacían el comercio de cabotaje, sino también a todas las factorías que hubiese en la costa, pues la resaca que había ahora sobre esta, era con frecuencia moderada y lo permitía; pero el 12 de Enero supo por una presa inglesa la noticia importante y desconsoladora de la muerte de Hyder Ali, ante la cual prescindió ya de las operaciones de menor cuatía y salió en seguida para Cuddalore, esperando asegurar con su presencia la continuación de la alianza con el nuevo Sultán y también la seguridad de la guarnición.

Llegó a la plaza citada, el 6 de Febrero, encontrándose con que durante sus cuatro meses de ausencia, el prestigio de la causa francesa había sufrido mucho, tanto por no haber aparecido Bussy con sus tropas, cuanto por la llegada de la escuadra de Bickerton, al que se le había visto ya en ambas costas. El tratado de paz entre los ingleses y mahrattas había sido ratificado; y los primeros, libres ya de esta guerra, y reforzados, habían atacado al Sultán por la parte del Oeste sobre la costa de Malabar. El efecto que tuvo esta operación se sintió desde luego en la costa oriental, a pesar de los esfuerzos que los franceses hicieron allí para mantener al nuevo Sultán. Entre tanto, las enfermedades que reinaban entre las tropas de la isla de Francia, habían cesado desde el principio de Noviembre, y si Bussy hubiese salido entonces sin dilación, Suffren y él se habrían encontrado ahora en el Carnatic, con pleno dominio del mar y gran superioridad numérica a su favor para operar en tierra.

Hughes no llegó a Carnatic hasta dos meses después de la época a que nos referimos.

Encontrándose Suffren solo, se fue a Trincomalee, después de comunicar con Tippoo-Saib, nuevo Sultán de Mysore, consiguiendo, al fin, reunirse allí con Bussy, que llegó a Trincomalee el 10 de Marzo acompañado de tres navíos de línea y numerosos transportes. Ansioso de llevar las tropas al campo de acción, salió Suffren con sus buques más rápidos, el 15, desembarcándolas al día siguiente en Porto Novo. Volvió a Trincomalee el 11 de Abril, pero al llegar a la boca del puerto se encontró con la flota de Hughes, que estaba sobre él y se componía de diez y siete navíos de línea. No teniendo consigo más que parte de su flota, Suffren rehusó el combate y los ingleses se volvieron a Madrás. La monzón del SO., estaba ya entablada en aquellas costas.

Sería ocioso seguir aquí los detalles de las operaciones que se efectuaron en los dos meses siguientes. Tippoo había sido atacado del otro lado de la Península y Bussy desplegó muy poco vigor, mientras que Hughes se mantenía sobre la costa con fuerzas superiores, y los asuntos de los franceses en tierra iban de mal en peor. No teniendo Suffren más que quince navíos contra dieciocho los ingleses, no quería irse a sotavento de Trincomalee por temor a que fuera tomada la plaza antes de poder volver a tiempo de impedirlo. En estas condiciones, avanzaron las tropas inglesas desde Madrás, y después de cercar estrechamente a Cuddalore, habían venido a acampar a orillas del mar, al Sur de dicha ciudad. Los buques cargados con los abastecimientos y los cruceros ligeros se estacionaron sobre la costa, cerca del ejército; mientras que el Almirante Hughes, con sus navíos de mayor porte, fondeó veinte millas más al Sur, en cuya situación quedaba a barlovento y protegía a los otros buques.

Para hacerse cargo completo de la conducta posterior de Suffren y ver lo bien que se condujo, es necesario llamar la atención hacia el hecho de que Bussy, a pesar de mandar en jefe sobre las fuerzas de mar y tierra, no se atrevió a ordenarle saliera de Trincomalee y fuese en su auxilio. Se limitó a darle conocimientos del extremo peligro que le amenazaba, diciéndole que no dejase el puerto, a menos que llegara a su conocimiento la noticia de que el ejército francés quedaba cercado en Cuddalore y bloqueado por la escuadra inglesa. Esta carta se recibió el 11 de Junio, y Suffren no esperó más. Al día siguiente salió, avistando sus fragatas, cuarenta y ocho horas después de la partida, a la flota inglesa. Este mismo día, o sea el 13 de Junio, quedaba el ejército francés encerrado en la

ciudad de Cuddalore, tras débiles murallas, después de haber tenido una acción muy reñida con el enemigo. Todo, pues, dependía ahora, de la acción de las flotas.

Al aparecer Suffren, Hughes levó anclas y fondeó cuatro o cinco millas distante de la ciudad. Durante tres días reinaron vientos muy variables, contrarios para los franceses, pero al cabo volvió a entablarse el monzón el 16, y Suffren, bajo su impulso, se aproximó al enemigo. El Almirante inglés no quiso aceptar la acción fondeado y a sotavento, en lo cual tenía razón, y por lo tanto, se puso en vela; pero concediendo más importancia al barlovento que a estorbar la unión entre las fuerzas adversarias de mar y tierra, se arrumbó mar afuera, con viento del Sur o SSE., no obstante su superioridad numérica. Suffren formó su línea bajo la misma amura, siguiéndose a esto algunas maniobras que duraron toda aquella noche y el día siguiente. A las ocho de la noche del 17, la escuadra francesa, que había rehusado ser llevada a mar libre, fondeaba en Cuddalore y comunicaba con el Comandante en Jefe, embarcándose en ella, apresuradamente 1.200 hombres de la guarnición para llenar los puestos vacantes que tenía en el servicio de la artillería.

Hasta el 20 se mantuvo el viento contra toda previsión, al Oeste, negándole a Hughes la ventaja buscada, por lo que en este día se decidió, al fin, a aceptar la acción y esperar el ataque. Inició éste Suffren, con quince navíos por dieciocho de los ingleses, durante el fuego desde las cuatro y cuarto hasta las seis y media de la tarde. Las pérdidas por ambas partes fueron casi iguales; pero los buques ingleses abandonaron el campo de batalla y su ejército, volviéndose a Madrás. Suffren fondeó entonces frente a Cuddalore.

Las dificultades en que se veía ahora envuelto el Ejército inglés eran muy grandes. Los buques encargados de proveer a su abastecimiento se habían alejado antes de la acción del 20, y su resultado les imposibilitaba desde luego volver. Mientras tanto, la caballería ligera del Sultán inquietaba sus comunicaciones por tierra. El 25 escribía el General en Jefe diciendo que, «su imaginación estaba atormentada y no tenía un momento de reposo desde la partida de la flota, considerando el carácter de M. Suffren y la infinita superioridad que había por parte de los franceses, ahora que se nos ha dejado abandonados a nosotros mismos». De esta ansiedad salió él cuando supo que se había concertado la paz; noticia que llegó a Cuddalore el 29 por medio de un parlamentario venido de Madrás.

Pero si quedasen aún algunas dudas respecto a los méritos relativos de ambos jefes navales, los últimos días de su campaña aca-

barían por completo de disiparlas. Hughes alega como razones para el abandono de la lucha, el número de sus enfermos y la escasez de aguada. Las dificultades de Suffren eran, sin embargo, mucho mayores que las suyas (1); y si bien es verdad que contaba con la ventaja de Trincomalee, esto no significa más que llevar la contienda un paso atrás, pues en todo caso, la posesión citada la debía a su actividad y superioridad general. El simple hecho de haber forzado con quince navíos a que levantaran el bloqueo dieciocho, libertando al ejército sitiado, reforzando las dotaciones de sus barcos y librando una acción decisiva, produce una impresión tal que no debe tratar de disminuirse, para no faltar a la verdad (2). Es probable que la confianza propia de Hughes quedase muy quebrantada con estos diversos encuentros tenidos con Suffren.

Aunque las noticias de la paz mandadas por Hughes a Bussy procedían únicamente de cartas extraoficiales, eran, sin embargo, demasiado positivas para justificar la continuación de una lucha tan sangrienta. Se hizo, pues, un arreglo entre las autoridades que ambas naciones tenían en la India, y cesaron las hostilidades el 8 de Julio. Dos meses después, recibía Suffren, en Pondichery, los despachos oficiales confirmando las noticias. Las palabras que profirió Suffren al recibirlos, son dignas de citarse, pues demuestran el desaliento que le había invadido, reprimido, sin embargo, de tal modo que no fue obstáculo para que realizara el brillante papel que le hemos visto ejecutar tan noblemente: «¡Alabado sea Dios por la paz!; porque era claro que aunque nosotros teníamos en la India medios con qué imponer la ley, todo se habría de haber perdido. Espero con impaciencia sus órdenes, y de todo corazón le ruego me permita partir. La guerra solamente podía hacerme soportable el cansancio que siento por ciertas cosas».

El 6 de Octubre de 1783 salió, al fin, Suffren, de Trincomalee para Francia, deteniéndose en la isla de este nombre y en el Cabo

---

(1) No había ningún navío francés al que no faltara más de una cuarta parte de su dotación normal, precisando, además, agregar que soldados cipayos formaban ya la mitad de estas dotaciones reducidas. — (**Chevalier**, pág. 463).

(2) "Habrá V. sabido mi ascenso a Comodoro y Contraalmirante. Ahora diré a V., con toda la siceridad de mi corazón y para conocimiento suyo solamente, que lo que yo he hecho desde entonces vale infinitamente más que todo cuanto había hecho antes. Usted conoce la captura y combate de Trincomalee, pero el final de la campaña y todo lo que ha tenido lugar desde el mes de marzo hasta fines de junio, está muy por encima de lo que se ha hecho en la marina desde que yo entré en ella. El resultado ha sido muy ventajoso para el estado porque la escuadra estaba en gran peligro y el ejército parecía perdido" — (**Carta particular de Suffren del 13 de septiembre de 1783, citada en el "Journal du Bord du Bailli de Suffren"**.

de Buena Esperanza. El viaje de regreso a su patria fue una ovación continua y espontánea. En cada puerto a que llegaba lo colmaban de atenciones delicadas, prodigadas por los hombres de todas clases y nacionalidades; pero lo que más especialmente le satisfizo fueron los homenajes recibidos de los Comandantes ingleses. Y así debía ser; porque nadie como él había ganado con mejor derecho su estima como guerrero. Durante la campaña, todas las veces que Suffren y Hughes se encontraron en frente, salvo la última, contaban los ingleses con doce navíos; y como se ha dicho, hubo seis Comandantes ingleses que perdieron la vida, oponiéndose tenazmente a los esfuerzos de sus enemigos. Mientras estuvo Suffren en el Cabo, llegó allí una división de nueve navíos, pertenecientes a Hughes, que volvían de la guerra al mando del Comodoro King. Sus Comandantes se apresuraron a ir a saludar al Almirante, con el grueso Comodoro King, del *Exeter*, a su cabeza. «Estos buenos holandeses me han recibido como a su salvador —escribía Suffren— pero de todas las atenciones que he recibido, ninguna me ha causado tanta satisfacción como las pruebas de estima y consideración que me han atestiguado los ingleses que están aquí». Al llegar a su patria llovieron sobre él las recompensas; había salido de Francia siendo Capitán de Navío y volvía de Contraalmirante; y poco después de su llegada, creaba el Rey un cuarto Vicealmirante, que era un puesto especial que había de ocupar Suffren, amortizándose después de su muerte. Todos esos honores los ganó él solo por su mérito, y fueron el tributo pagado a su indomable energía y genio, no solamente en los combates, sino en la firmeza con que supo mantenerse en su estación, a pesar de los desalientos porque atravesó, originados ya por las circunstancias ya por la mala fortuna.

Tanto en la conducta general de sus operaciones, como en el campo de batalla bajo el fuego enemigo, esta elevación de ánimo para sus resoluciones, fue el mérito distintivo más notable de Suffren; y si a esto se une la clara y absoluta convicción que poseía sobre la necesidad de buscar y aniquilar a la flota enemiga, tendremos aquí hecho, en dos palabras, el bosquejo de los rasgos más salientes de su carácter militar. Esta fue la luz que le guió a través de sus empresas, mientras que su indomable energía le sostuvo en ellas. Como táctico, en el sentido del jefe que instruye a sus buques e imprime en ellos la uniformidad de acción y maniobras, parece haber sido deficiente, y probablemente él mismo habría reconocido con cierto desdén, la justicia de la crítica que se le hiciera en este particular.

Fuera o no verdad, es lo cierto que siempre describía la táctica de entonces (entendiendo aquí táctica lo elemental o sean las evoluciones), diciendo que era *el velo de la timidez,* y su modo de obrar en las acciones hacen considerar la expresión como probable. Semejante desdén es, sin embargo, peligroso hasta para un genio; porque la facultad de moverse unidos con uniformidad y precisión, es demasiado necesaria al completo desarrollo del poder representado por un cuerpo de barcos, para que así se desdeñe esta condición, teniéndola en poca estima. Es esencialmente precisa para obtener esa concentración de esfuerzos que Suffren con tanta razón buscaba; mas no siempre fue suficientemente cuidadoso para asegurarla de antemano con disposiciones previas. Aunque parezca una paradoja, es lo cierto que solo las flotas capaces de ejecutar movimientos regulares son las únicas que pueden a veces, en un momento dado, prescindir sin inconveniente de la regularidad, lo mismo que los Comandantes habituados a conservar su puesto en escuadra, y familiarizados con las fases que sus diversos cambios presentan, son los únicos hombres de quienes podrá esperarse se apoderen prontamente de las oportunidades que ofrezca el combate, para obrar aisladamente a impulsos de la iniciativa individual. Howe y Jervis fueron, sin duda alguna, los que dejaron el camino expedito y preparado a los éxitos de Nelson. Suffren esperaba demasiado de sus Comandantes. Es cierto que tenía razón para esperar de ellos más de lo que obtuvo; pero de todos modos, no esa pronta percepción de la situación y esa firmeza de nervios, que no es facultad usual de la humanidad y salvo un reducidísimo número de mortales a quien la naturaleza favorece con ese don, los demás, solo lo obtienen con la experiencia y la práctica (1).

Con todo, fue un gran hombre, porque después de que se haya aquilatado cuanto pueda haber en contra suya, siempre quedará resplandeciente su heroica constancia, su valor para arrostrar la responsabilidad y el peligro, la rapidez de acción y su genio, cuya recta intuición le condujo a romper con la práctica tradicional de su cuerpo, reclamando para la marina el papel principal que le concierne, o sea esa ofensiva según la cual se asegura el dominio del mar con la destrucción de la flota enemiga. Si hubiese encontrado en sus Capitanes instrumentos tan dispuestos y preparados como Nelson encontró en los suyos, no es dudoso suponer que habría destruído la escuadra de Hughes mientras fue inferior a la suya propia, antes de

(1) Y aun así, siempre resultará imperfecto, pues nada hay que reemplace a estas facultades innatas en el hombre. — (N. de los T.).

la llegada de los refuerzos. Verificado esto, poco más hubiera tardado en caer en su poder toda la costa de Coromandel. El efecto que después hubiera producido lo expresado en la suerte de la península o en los términos de la paz, solo pueden conjeturarse. De todos modos, Suffren cifraba sus esperanzas en poder obtener una paz gloriosa por medio de la superioridad en la India.

Posteriormente, no hubo ninguna otra guerra que diera a Suffren ocasión de distinguirse nuevamente. El resto de su vida lo pasó en honrosos destinos de tierra. En 1788, al surgir nuevas diferencias con Inglaterra, fue nombrado para tomar el mando de una gran flota que se armaba en Brest; pero antes de que pudiera salir de París, murió repentinamente el 8 de Diciembre, a los 60 años de edad. Cuando ocurrió su muerte, no se sospechaba proviniese de causa alguna distinta de las naturales, toda vez que él era excesivamente grueso y de constitución apoplética; pero muchos años después se contó una historia que llegó a ser corriente y estaba aparentemente bien fundada, en la cual se atribuía su muerte a un duelo originado por su conducta oficial en la India. Su antiguo antagonista en el campo de batalla, Sir Edward Hughes, murió de edad avanzada el año 1794.

CAPITULO XIII

SUCESOS OCURRIDOS EN LAS ANTILLAS DESPUES DE LA RENDICION DE YORKTOWN. — ENCUENTROS DE DE GRASSE Y HOOD. — COMBATE NAVAL DE LOS SANTOS, 1781 - 82.

La rendición de Cornwallis puso fin a la guerra activa sobre el continente americano. El resultado de la contienda se aseguró, en realidad, el día en que Francia concedió su Poder Naval para auxilio de los colonos; pero como sucede muy frecuentemente, los hechos culminantes de un período quedaron compendiados en un suceso notable. La configuración física de la comarca, dotada de gran extensión de costas, con largos estuarios que penetraban bien al interior del país, hacía que hubiese en todo él mayores facilidades para el movimiento por mar, que por tierra; y de aquí que, desde un principio, girase la cuestión militar alrededor del dominio del mar y del uso que se hiciera de esta ventaja.

La equivocación cometida por Sir William Howe, en 1777, cuando se dirigió con su ejército hacia Chesapeake en lugar de apoyar el avance de Burgoyne, abrió el camino al brillante éxito de Saratoga, por el cual Europa vio con asombro rendirse a un cuerpo de soldados provinciales, 6.000 hombres de tropas regulares. En los cuatro años siguientes hasta la rendición de Yorktown, la balanza se inclinó indistintamente a uno u otro lado, según era una u otra la marina que aparecía en escena; o bien, según que los jefes ingleses mantuviesen contacto con el mar, o llevasen sus operaciones lejos de él a sitios donde no pudieran recibir su ayuda. Ultimamente, cuando llegó el momento de la gran crisis final, se ve que toda la cuestión dependió de que fuera la flota inglesa o francesa la primera que apareciera en escena y de la fuerza relativa que tuvieran ambos adversarios.

La lucha marítima cambió en seguida a las Antillas, y los sucesos subsiguientes fueron anteriores, tanto a los combates de Suffren como a la tentativa final hecha para rescatar a Gibraltar; pero tie-

nen por sí solos tanta importancia, que requieren ser tratados en capítulo aparte, teniendo, además, tan estrecha relación con la conclusión general de la guerra y las condiciones de la paz, que forman, por decirlo así, la dramática escena final de la primera y el puente de paso de la segunda. ¿No es, desde luego, muy justo que una brillante victoria naval, aunque no decisiva, fuera la que viniese a cerrar la historia de una guerra como esta, puramente naval?

Se concertó la capitulación de Yorktown el 19 de Octubre de 1781, y el 5 de Noviembre, De Grasse, resistiéndose a las sugestiones de Lafayette y Washington para que se quedase con la flota, a fin de ayudar a llevar la guerra más al sur, salió de Chesapeake, llegando a la Martinica el 26, o sea al día siguiente de haberse apoderado el Marqués de Bouille, Comandante en Jefe de las tropas francesas en las Antillas, de la isla holandesa de San Eustaquio, que conquistó por medio de una audaz sorpresa llevada a cabo. Los dos jefes concertaron entonces ejecutar unidos una expedición contra las Barbados, que se frustró por la violencia con que soplaban los alisios.

Fracasado esto, procedieron los franceses contra la isla de San Cristóbal o San Kitt (Lámina XVIII). El 11 de Enero de 1782, fondeaba la flota en la costa occidental delante de Basse Terre, que era la ciudad principal, llevando a su bordo 6.000 soldados. No se encontró resistencia alguna en el punto citado, porque la pequeña guarnición de 600 hombres que allí había, se retiró a un puesto fortificado que tenía diez millas al NO., en un lugar llamado Brimstone Hill, situado en una colina aislada y escarpada, que dominaba la costa sotavento de la isla. Las tropas francesas desembarcaron y los persiguieron, pero la posición era demasiado fuerte para asaltarla y empezaron las operaciones regulares de sitio.

La flota francesa se quedó fondeada en la rada de Basse Terre. Mientras tanto, la noticia del ataque llegó a Sir Samuel Hood, que había seguido a De Grasse desde el continente y que, por continuar aún la ausencia de Rodney, ejercía el cargo de Comandante en Jefe de las fuerzas navales de la estación. Salió Hood de las Barbados el 14, fondeando en la Antigua el 21; en este punto embarcó todas las tropas que se pudieron distraer, cuyo número ascendía a unos 700 hombres y después salió para San Cristóbal en la tarde del 23, dando la vela necesaria para estar en la madrugada siguiente a la vista del enemigo.

Los ingleses no tenían más que veintidós navíos contra veintinueve de los franceses, siendo también los últimos superiores a su adversario, comparando entre sí los tipos de barcos semejantes. Es ne-

cesario conocer bien la situación y forma de la tierra en aquellos sitios para poder hacerse cargo perfecto de los planes originales de Hood y de las modificaciones subsiguientes; porque aún sin haber alcanzado resultado alguno en su empresa, como le sucedió, su conducta durante las tres semanas siguientes constituye el hecho militar más brillante de toda esta guerra.

Las islas de Sant Kitt y Nevis (Láminas XVIII y XIX) están separadas solamente por un canal estrecho que no es practicable para los navíos de línea, de tal modo, que para los efectos, viene a ser una sola isla cuyo eje común corre NO/SE., siendo necesario a los buques de vela que se dirigen a su fondeadero, bajo los alisios doblar la isla Nevis por su parte Sur, desde donde ya el viento da bien para ganar todos los fondeaderos que hay a sotavento de las islas. Basse Terre queda a unas doce millas de distancia de la punta occidental de Nevis (fuerte Carlos), y su tenedero está corrido del Este al Oeste. La flota francesa estaba fondeada allí desordenadamente (Lámina XVIII, A) en tres o cuatro filas, sin esperar el ataque y sin que los buques del Oeste del fondeadero pudiesen venir a reunirse con los del Este, a menos de no dar bordadas para ganar barlovento, faena pasada y peligrosa bajo el fuego enemigo. Aún queda otro punto muy importante por notar, y es que todos los navíos del Este estaban tan mal colocados, que cuanto barco viniera del Sur podía perfectamente llegar hasta ellos con el viento usual.

Ya hemos dicho con anterioridad, que Hood intentaba aparecer en las primeras horas de la mañana con su orden formado y listo, para provocar el combate, cayendo sobre los barcos del Este. Su intención era desfilar con toda la flota por delante de ellos (a, a'), concentrando de este modo el fuego de todos sus buques sobre unos cuantos navíos del enemigo. En seguida, dirigirse hacia fuera para escapar de los tiros de los demás y conseguido esto se proponía virar, primero por redondo y después por avante, para mantener a su flota dando vueltas en círculo (a', a"), sobre el grupo de barcos enemigos elegidos para el ataque. El plan era audaz, pero de innegable sensatez en su principio; difícilmente podría dejar de producir resultado útil, y si De Grasse no desplegaba mayor actividad de la mostrada hasta entonces, podía esperarse de este plan hasta resultados decisivos (1).

(1) La curva (a, a', a") representa la línea que Hood se proponía seguir con su flota, en el supuesto de ser el viento ESE. Las posiciones B, B, B, se refieren a los movimientos ejecutados al día siguiente y no tienen nada que ver con el diagrama A.

Sin embargo, los planes mejor preparados pueden fallar y los de Hood quedaron esta vez frustrados por la torpeza de un Oficial de guardia que detuvo por la nooche la marcha de una fragata situada a la cabeza de la flota, produciéndose, como consecuencia, que un navío de línea la abordara y echara a pique. El navío experimentó tales averías que dilató el movimiento proyectado unas cuantas horas, perdidas en remediar los daños sufridos. Con esto pudieron los franceses apercibirse de la aproximación del enemigo, y aunque no sospechaban su intención de atacar, De Grasse temió, sin embargo, que Hood quisiese dirigirse a sotavento para estorbar el sitio de Brimstone Hill. Esto hubiera sido una empresa tan temeraria para una fuerza inferior, que apenas puede concebirse cómo De Grasse pudo imaginar esto, como no fuera teniendo en cuenta la debilidad inherente a su posición al ancla.

A la una de la tarde del 24, se vio a la flota inglesa doblando la extremidad Sur de la isla de Nevis y a las tres se puso De Grasse en vela, proa al Sur. Hacia la puesta de sol, viró Hood haciendo también rumbo Sur, como si tuviera intenciones de retirarse; pero estaba bien a barlovento de su adversario y mantuvo esta ventaja toda la noche. Al romper el día, ambas flotas estaban a sotavento de Nevis; la inglesa, cerca de la isla y la francesa, unas nueve millas distante de ella (Lámina XIX). Se empleó algún tiempo en maniobrar, buscando Hood echar al Almirante francés todavía más a sotavento de lo que estaba; porque habiendo fracasado su primer proyecto, concibió el plan, aún más audaz, de apoderarse del fondeadero que su torpe adversario había abandonado, estableciéndose allí mismo de una manera inexpugnable. Veremos, en breve, el éxito que consiguió en este asunto.

Mas, para hacerse cargo de ello y justificar este movimiento evidentemente arriesgado, es preciso hacer notar que se colocaba así entre los sitiadores de Brimstone Hill y su flota; o bien, si esta fondeaba cerca de la colina, entonces la escuadra inglesa quedaría situada entre los franceses y su base de operaciones, la Martinica, dispuesta a interceptar todos los abastecimientos, socorros, etc., que vinieran por el Sur. En resumen la posición que Hood esperaba tomar, era el flanco de las comunicaciones enemigas, posición tanto más ventajosa cuanto que la isla sola no podría sostener, durante mucho tiempo, al gran cuerpo de tropas que, de repente, se le había venido encima. Además, ambas flotas estaban esperando refuerzos; Rodney estaba en camino y podría llegar primero, como lo hizo, y a tiempo todavía de salvar a St. Kitt, lo que no sucedió. No hacía más que cuatro meses

de la toma de Yorktown y los ingleses iban muy mal; algo era preciso hacer; algo había que dejar al azar; y así lo comprendieron Hood y sus Oficiales. Hay que agregar también que conocía perfectamente el modo de ser de su adversario.

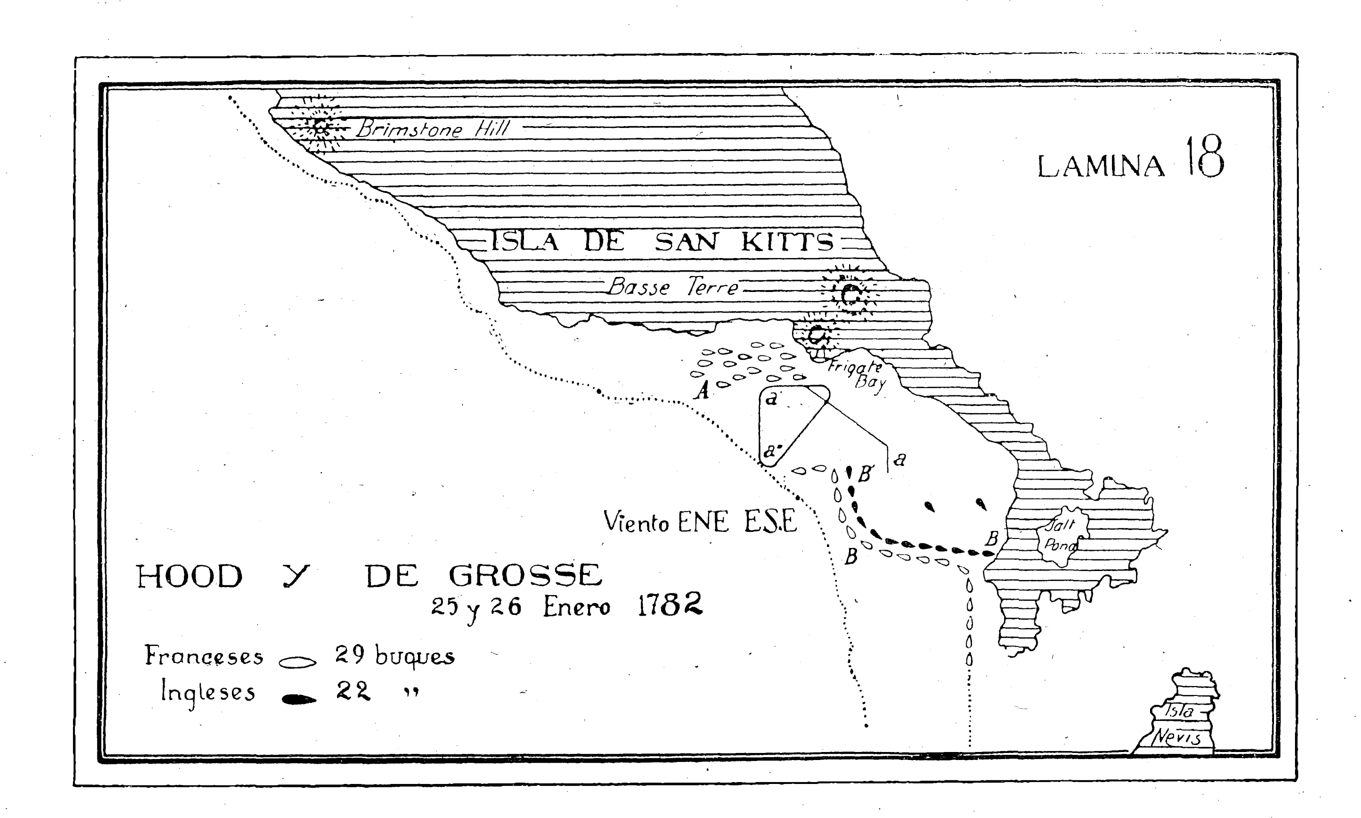
Por la tarde, en ocasión en que las faldas de la colina de Nevis se encontraban llenas de espectadores dominados por el interés y expectación se vio a la flota inglesa formar rápidamente su línea sobre estribor y proar después al Norte con dirección a Basse Terre, como puede verse en la Lámina XIX (A, A'). Los franceses en este momento se encontraban formados en columnas, proa al Sur; pero en cuanto vieron el movimiento del enemigo, viraron y le pusieron la proa, dirigiéndose hacia él en línea de marcación (A, A) (1). A las dos de la tarde había ganado la flota de Hood bastante terreno para permitirle hacer la señal de «fondear». A las dos y veinte estuvo la vanguardia francesa dentro del tiro de cañón del centro inglés (B, B, B), y poco después empezó el fuego dirigiendo los asaltantes, muy atinadamente, sus principales esfuerzos contra los buques ingleses de la retaguardia, los cuales, como sucede siempre en la mayor parte de las columnas largas, se habían descubierto, saliéndose fuera de línea, tendencia que en este caso se aumentó por la escasa velocidad del cuarto buque de la retaguardia, llamado *Prudent.* La capitana francesa, navío de ciento veinte cañones llamado *Ville de París,* que llevaba la insignia de De Grasse, se adelantó hacia el claro así formado, pero se le interpuso el *Canadá,* de setenta y cuatro cañones, cuyo Comandante Cornwallis, hermano de Lord Cornwallis, puso todo su aparejo por delante y se dejó caer hacia atrás para hacer frente al colosal enemigo y sostener la retaguardia, ejemplo seguido noblemente por el *Resolution* y el *Bedford,* que estaban inmediatamente por la proa del *Canadá* (a). La escena era ahora variada y animada en extremo. La vanguardia inglesa que había escapado del ataque, fondeaba rápidamente en la posición designada de antemano (b). El comandante en Jefe que ocupaba el centro, confiando orgullosamente en la habilidad y conducta de sus Capitanes, hizo señal para que los buques de cabeza forzaran la vela y ganasen sus posiciones sin reparo al peligro que amenazaba a la retaguardia. Esta última, estrechada muy de cerca por fuerzas superiores, siguió

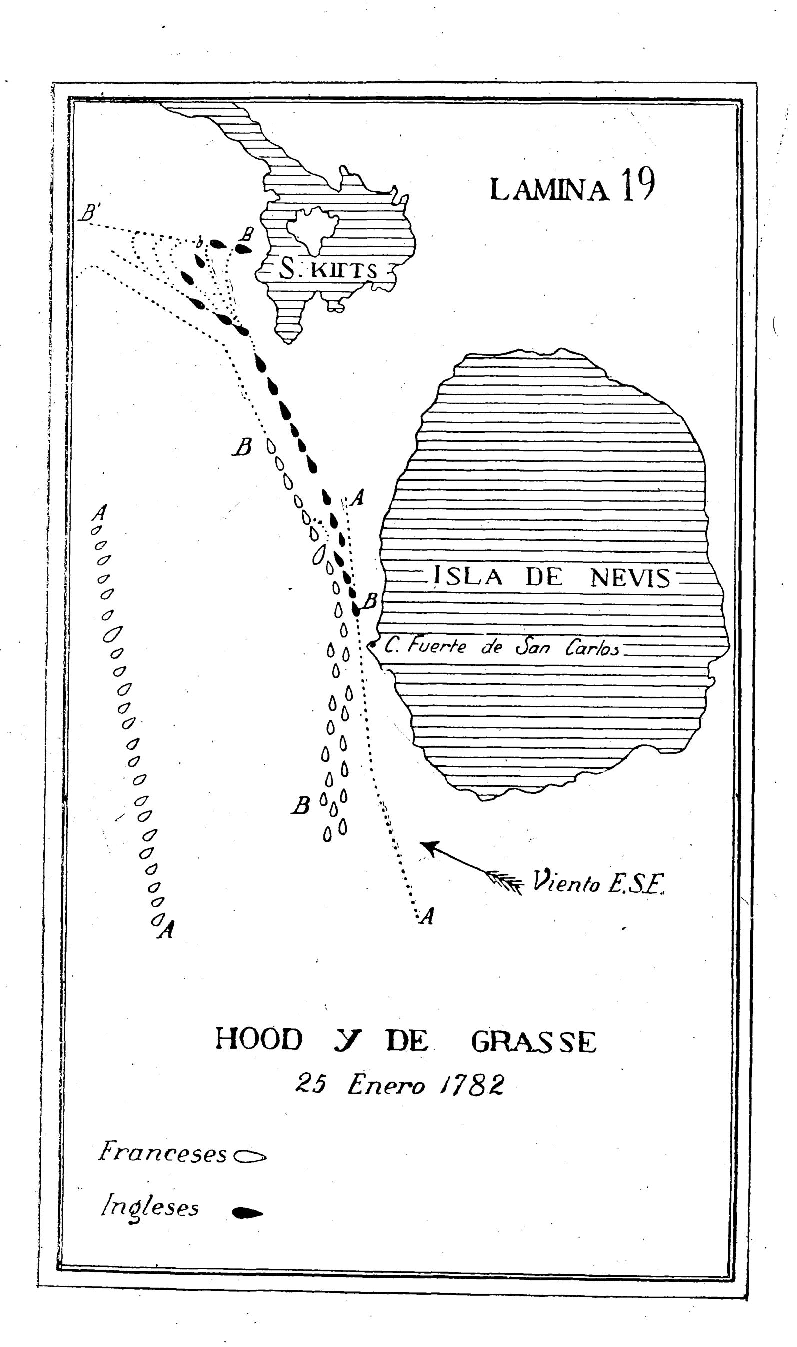
(1) Cuando una escuadra está en línea de fila, ciñendo el viento de una amura, y los buques viran todos a la par, al quedar de la otra vuelta, estarán todos situados en una misma línea, pero no por la proa uno de otro. A esta formación es a lo que se llama línea de marcación.

navegando sin descomponerse, acortó vela y fondeó, viniendo a hacerlo sucesivamente sus navíos en línea de fila (B, B'), bajo el estampido producido por los cañonazos de los burlados enemigos. Estos desfilaron por su lado, descargando sobre ellos sus andanadas, después de lo cual arribaron y se pusieron a navegar al Sur, abandonando sus primitivos puestos a sus antagonistas, más débiles, pero más hábiles.

El fondeadero tomado por Hood en forma tan brillante, no era exactamente el mismo que ocupaba De Grasse el día anterior; pero como lo cubría y dominaba, resulta substancialmente exacto decir que ocupó el lugar dejado por el otro, como fue su pretensión. Toda la noche y la mañana siguiente, se emplearon en cambiar y reforzar el orden que, al fin, quedó establecido de la manera siguiente (Lámina XVIII, B, B'). El buque vanguardia fondeó unas cuatro millas al SE., de Basse Terre, tan cerca de tierra, que ningún barco podía pasarle por dentro con los vientos reinantes ni tampoco llegar a donde estaba, pues había una punta que despedía un bajo y servía para proteger la posición. Desde aquí partía una línea de dirección ONO. formada por unos doce o trece navíos que se hallaban fondeados a distancia de milla y cuarto o milla y media unos de otros. Al llegar al último de estos barcos, recurvaba la línea gradualmente, dirigiéndose después, con rapidez hacia el Norte; de suerte, que la última parte de la línea total estaba constituída por seis buques fondeados en dirección N/S. La insignia de Hood, el *Barfleur,* navío de noventa cañones, ocupaba el vértice del ángulo así formado.

No hubiera sido imposible para la flota francesa, apoderarse del fondeadero que primitivamente ocupaba; pero las razones expuestas ya anteriormente se lo impedían, y por otra parte no podían pensar en fondear en ningún otro lugar a sotavento, en tanto que Hood siguiese ocupando la posición que acaba de describirse. Se imponía, pues, la necesidad de echarlo de su sitio; pero esto era sumamente difícil, a causa de las cuidadosas disposiciones tácticas tomadas. Su flanco izquierdo estaba protegido por la tierra. Cualquier tentativa que se hiciera de enfilar su frente, pasando a lo largo del otro flanco, se expondría a recibir las andanadas de seis u ocho buques ordenados *en potence* a retaguardia de la línea. El frente dominaba todos los sitios de aproximación a Basse Terre. El ataque de la retaguardia por el NO., lo impedían los alisios. Y a todas estas dificultades debe añadirse que el ataque habían de efectuarlo buques en movimiento contra otros fondeados, a quienes la pérdida de palos, vergas o pertrechos de aparejo no les importaba de una manera in-


LAMINA 18
Brimstone Hill
ISLA DE SAN KITTS
Basse Terre
Frigate Bay
A
a
a'
a"
B'
B
B
Viento ENE ESE
Salt Pond
HOOD Y DE GROSSE
25 y 26 Enero 1782
Franceses 29 buques
Ingleses 22 "
Isla Nevis


LAMINA 19
B'
b
B
S. KITTS
B
A
A
ISLA DE NEVIS
B
C. Fuerte de San Carlos
B
Viento E.S.E.
A
A
HOOD Y DE GRASSE
25 Enero 1782
Franceses
Ingleses

mediata. Además, los últimos estaban acoderados (1) y esto les daba facultad de disponer de toda la artillería de sus costados, pudiendo tener gran campo de tiro con mucha facilidad.

Sin embargo, tanto la sana política como la mortificación sentida, impulsaron a De Grasse a combatir, lo cual verificó al siguiente día 26 de Enero. El método de ataque en línea de fila o columna sencilla de veintinueve barcos dirigidos contra una línea tan cuidadosamente arreglada, fue extremadamente defectuoso; pero falta saber si habría habido algún Jefe de aquella época que se hubiera atrevido a romper con el orden tradicional de combate (2). Hood pensó lo mismo cuando verificó su ataque; pero confiaba en la sorpresa que causaría sobre el enemigo mal formado, contando, además, con la circunstancia de ser más posible, en el primitivo fondeadero de los franceces, alcanzar los barcos del Este, con menos exposición a recibir los fuegos concentrados del enemigo. Pero ahora no sucedía así. Los franceses formaron su línea hacia el Sur y gobernaron en demanda del flanco oriental de Hood. Pero cuando el primer buque de la línea estuvo tanto avante con la punta mencionada anteriormente, el viento se le escaseó de tal manera, que solo pudo alcanzar el tercer navío de la línea inglesa; los cuatro primeros buques hicieron entonces uso de sus coderas y concentraron su artillería sobre él. Dicen los ingleses que el barco a que nos referimos se llamaba *Plutón,* y si así fue, su Comandante era D'Albert de Rions, el cual, en opinión de Suffren, era uno de los oficiales más eminentes que tenía la marina francesa. «El estampido ocasionado por sus destructoras andanadas —escribía un Oficial inglés testigo de la acción— fue tan tremendo, que se veían volar los pedazos enteros de tablones de los costados, que habían podido sustraerse al fuego concentrado que, con toda frialdad, hacían sobre el desdichado buque sus resueltos adversarios. A medida que el referido navío iba pasando a lo largo de la línea inglesa, recibía los primeros tiros de cada barco, habiendo quedado, realmente, tan estropeado, que se vio obligado a arribar, dirigiéndose a San

---

(1) Se llama codera a un cabo que se toma por la popa o aleta de un barco. Dicho cabo se afirma por el otro chicote a un ancla que se fondea convenientemente y por este medio el buque puede presentar su costado según convenga.

(2) En la Junta de guerra habida en las flotas aliadas con objeto de resolver el ataque a la escuadra inglesa fondeada en Torbay (pág. 446) hubo uno que se opuso a dicho ataque diciendo: "Que todo el conjunto de las flotas combinadas no podría dirigirse sobre los ingleses en línea de frente, orden de combate; de suerte que no habría más remedio que formar el mismo en línea de fila, dirigiéndose sobre el enemigo aisladamente, con lo cual se correría el grandísimo riesgo de que los destrozaran e hicieran añicos", etc. — BEATRON, vol. V, (pág. 396).

Eustaquio». Y así, de esta suerte, fueron pasando navío tras navío a lo largo de la línea inglesa (Lámina XVIII, B, B), distribuyendo sucesivamente sus fuegos sobre toda la extensión de aquella, en forma tan valiente como triste e ineficaz. Después de esto atacó De Grasse por segunda vez este mismo día con igual orden; pero en esta nueva ocasión dirigió su esfuerzo principal contra la retaguardia y centro inglés, prescindiendo de la vanguardia, de quien hizo caso omiso. Este nuevo ataque fue tan infructuoso como el anterior, y parece se verificó ya con poco espíritu.

Desde esta época hasta el 14 de Febrero, continuó Hood ocupando la posición referida a la vista de la escuadra francesa que permaneció cruzando en mar libre hacia el Sur. El 1º de Marzo llegó un aviso de Kempenfeldt que informó a Hood de la dispersión sufrida por los refuerzos franceses con destino a las Antillas, lo cual debió renovar en Hood las esperanzas de que, al fin, tuviese éxito completo su intrépida tentativa con la llegada de Rodney. Sin embargo, no debía suceder así; Brimstone Hill se rindió, por último, el día 12, después de una honrosa defensa. El 13 se dirigió De Grasse a la isla de Nevis, donde fondeó con toda su escuadra, compuesta de treinta y tres navíos de línea. La noche del 14 llamó Hood a todos sus Capitanes a bordo de la insignia y les dijo que arreglaran sus relojes por el suyo, con el fin de salir todos a la par, a las once de la noche, sin señal ni ruido alguno que denotara sus movimientos. Así lo efectuaron, picando sus cables y poniéndose en vela a la hora convenida con dirección al Norte, doblando la isla, sin ser vistos, o al menos sin que los franceses los molestaran en lo más mínimo.

Tanto estratégica como tácticamente, las concepciones y disposiciones de Hood fueron excelentes, haciendo mucho honor su ejecución a la habilidad y firmeza suya y de sus Capitanes.

Considerado el asunto de que acabamos de hablar, como operación militar aislada, fue de brillantez absoluta; pero si se la examina con respecto a la situación general de Inglaterra en aquellos días, entonces se forma aprecio mucho mayor de las cualidades del Almirante (1).

---

(1) Tanto en la guerra como en las cartas, el estado de la cuenta, o sea el número de puntos que se tenga apuntado en el juego, es el que, a veces, debe determinar éste; y el Jefe que no tenga nunca en cuenta el efecto que ha de tener siempre sobre el resultado general, su manera particular de obrar, ni considere tampoco todo aquello que de él demandan las condiciones o estado de las cosas en los diversos parajes de la contienda, bien sea en su aspecto político o militar, carecerá de una cualidad esencial para ser un gran General. "La manera audaz que tuvo Wellington de sitiar al fuerte de Francisco (en Ciu-

St. Kitt, en sí mismo, no valía la pena de correr un gran riesgo; pero era de la mayor importancia llevar esta energía y audacia a la guerra naval que sostenía Inglaterra, con objeto de conseguir que algún éxito grande hiciese resplandecer la bandera. Exito material no se obtuvo. Las probabilidades, aunque bastante buenas en sí, se volvieron todas contra Hood; pero todos los hombres que formaron parte de esta flota, debieron sentir en su interior el ardor y entusiasmo que produce un plan audaz y la satisfacción indudable que sigue a un gran hecho ejecutado noblemente. Si este gran hombre hubiese sido Comandante en Jefe de las fuerzas de mar inglesas, cuando se ventilaba el resultado que habían de tener las grandes cuestiones puestas sobre el tapete; si en Chesapeake hubiese sido primer jefe, en vez de segundo, Cornwallis podría haberse salvado. La operación necesaria habría sido casi la misma (apoderarse de un fondeadero abandonado por el enemigo), pudiendo compararse instructivamente ambas situaciones a la liberación de Cuddalore efectuada por Suffren.

La acción de De Grasse debe considerarse no solo con referencia a la ocasión particular del suceso, sino también con respecto al estado general de la guerra; y cuando se pese y compare de esta suerte con otras ocasiones muy semejantes, perdidas por este Oficial General, entonces se podrá formar idea justa y cabal de su capacidad militar. Sin embargo, conviene diferir más por ahora esta comparación, aguardando para hacerla al final de la campaña, cuyo término no está ya muy distante. El comentario más útil que puede hacerse aquí, es decir, que su conducta al no haber aniquilado a Hood en su fondeadero contando como contaba con una fuerza que era, a lo menos, un 50 por 100 mayor que la del adversario, estuvo en estricto acuerdo con el principio general francés de subordinar la acción de la flota a las llamadas operaciones particulares, no habiendo nada que sea tan instructivo como fijar la atención sobre esto, a fin de hacer notar la manera cómo un principio falso conduce casi siempre a una finalidad desastrosa.

---

dad Rodrigo), abriendo trincheras contra él desde la primera noche de cerco; la manera aun más audaz que tuvo de asaltar la plaza, sin esperar a que se debilitara algo el fuego enemigo y antes de que hubiera volado la contra-escarpa, fueron, realmente, las verdaderas causas de la rendición repentina de la plaza. El estado de los asuntos políticos y militares requería este desprecio de las reglas. Cuando el General terminó su orden de asalto con esta frase: "Ciudad Rodrigo debe ser asaltada esta noche", era porque sabía bien que sería noblemente entendido". (Guerra peninsular, por Napier). "Juzgando que el honor de las armas de S. M. y las circunstancias de la guerra en estos mares requerían considerable grado de energía, me creí autorizado para separarme del sistema usual". (Sir John Jervis: Parte oficial del combate del Cabo San Vicente).

La inferioridad de Hood era tal, que la ocupación de una posición tan excelente y estratégica como la suya, le debilitaba, sin embargo, impidiéndole emprender operación alguna ofensiva, en tanto que De Grasse pudo, por su parte, conservarse a barlovento y mantener sus comunicaciones con Martinica. Era, además, suficientemente fuerte para forzar la comunicación con las tropas que tenía ante Brimstone Hill, cuantas veces le fuera necesario. Era probable —según demostraron después los hechos— que se hubiera obtenido éxito en la operación particular, o sea en la reducción de St. Kitt, no obstante la presencia de la flota inglesa; pero «la marina francesa ha preferido siempre la gloria de asegurar una conquista, a la más brillante quizás, pero menos real, de apresar unos cuantos barcos».

Visto esto, puede excusarse hasta cierto punto a De Grasse porque participase de un error cualquiera, que le llevara a no elevarse por encima de las tradiciones habidas en el servicio de su marina. Sin embargo, días antes de rendirse la isla y de partir la flota inglesa, se le incorporaron dos navíos de línea que le trajeron aviso de la dispersión del convoy y refuerzos que se esperaban de Europa (1). Sabía, pues, que no podría ser reforzado antes de la llegada de Rodney, y por tanto, al verificarse este suceso, los ingleses contarían con fuerzas superiores a las suyas. Por aquellos días tenía él treinta y tres navíos de línea y a pocas millas de donde estaba, permanecían fondeados veintidós buques ingleses, que ocupaban una posición en que sabía habían de esperar su ataque; y a pesar de todo, los dejó escapar. Por su misma explicación del hecho, se deduce claramente que no tuvo intención alguna de atacarlos en su fondeadero, como podrá verse a continuación:

> « Al día siguiente de la capitulación de Brimstone Hill, era el momento oportuno para vigilar a Hood muy de cerca, combatiéndole, *tan pronto como se pusiera en vela* para abandonar la isla conquistada. Pero nuestras provisiones estaban agotadas y no teníamos ya víveres más que para treinta y seis horas. Habían llegado a Nevis algunos barcos con provisiones, y usted reconocerá que para combatir hay que vivir; por lo que me dirigí a esta isla —que está a legua y media del lugar que ocupaba el enemigo— con objeto de embarcar los víveres necesarios tan rápidamente como me fuera posible, teniendo cuidado de conservarme siempre a barlovento y dentro de la vista del enemigo.

(1) Para saber el ataque de Kempenfeldt al convoy de Guichen y el temporal subsiguiente en diciembre de 1781, véase la página 446.

Hood levantó el campo por la noche, sin hacer señales, y a la mañana siguiente encontró solamente a los enfermos que había dejado tras sí» (1).

En resumen: Hood había mantenido su posición con gran audacia y habilidad, mientras vio alguna probabilidad de poder resistir al enemigo con éxito; pero cuando esta desapareció, no quiso esperar el ataque en condiciones que le habrían sido sumamente desfavorables. ¿Qué podrá pensarse del dicho de las provisiones? ¿No sabía el Conde De Grasse, un mes antes, hasta qué día llegarían los víveres que tenía a bordo? ¿No sabía cuatro días antes de la partida de Hood, que tenía consigo todos los barcos con que positivamente podía contar para la campaña cercana, mientras que los ingleses habían de ser seguramente reforzados? y si la posición ocupada por éstos era tan fuerte como pudiera hacerla el juicio más sano, la habilidad profesional y la mayor firmeza de sus defensores ¿no tenía acaso puntos débiles por donde pudiera atacarse? ¿No había buques a sotavento? ¿Si intentaban ganar a barlovento, no tenía De Grasse buques con qué «contenerlos»? ¿Si el primer buque de la vanguardia no pudo ser alcanzado, no tenían los franceses fuerza suficiente para doblar y triplicar sobre el tercero y sobre todos los demás buques que le seguían, extendiéndose a lo largo de la línea enemiga, tanto como quisiesen? En una carta que Suffren escribía tres años antes de estos sucesos, refiriéndose a Santa Lucía (2), cuya isla presentaba un estado de cosas muy parecido al que se refiere ahora, parece casi que hacía la descripción profética de ellos. Dice así la carta de referencia:

« No obstante el escaso resultado alcanzado con los dos cañoneos tenidos el 15 de Diciembre (1778), aun podemos esperar el éxito; pero el único camino de obtenerlo, es atacar vigorosamente a la escuadra enemiga, la cual, dada nuestra superioridad, no podrá resistirnos, a pesar de las fortificaciones de campaña levantadas, las cuales no serán de efecto alguno *si abordamos a nuestros enemigos, fondeándonos sobre sus mismas boyas de amarre.* Si lo dilatamos, habrá mil circunstancias que los podrán salvar. *Podrán aprovecharse de la noche para escapar* ».

(1) KERGUELEN: Guerre maritime de 1778. Carta de De Grasse Kerguelen, fechada en París el 8 de enero de 1783, pág. 265.

(2) Véanse las páginas 399 y 467.

No cabe duda que los ingleses habrían vendido cara su derrota, pero en la guerra, es preciso atenerse a los resultados cuya finalidad valgan los esfuerzos verificados, y los más decisivos son, en definitiva, los más baratos. De Grasse había evitado cometer tan gran error con la posesión firme y arraigada de unos cuantos principios muy sencillos, a saber: que la flota enemiga era el factor decisivo de la campaña comenzada, que era, por lo tanto, su verdadero objetivo, y que cualquier fracción de la referida flota debía ser aniquilada, sin dilación, tan pronto como la encontrase separada. Pero al mismo tiempo debemos en justicia decir, que si lo hubiera hecho, habría sido causando una excepción en la práctica seguida generalmente por la marina francesa de su época.

Se acercaba la hora en que el Almirante francés debía sentir, si no las preveía ya, las consecuencias de su equivocación, por la que sacrificó a la conquista de una miserable isla la ocasión de aniquilar a la flota inglesa. Rodney había salido de Europa el 15 de Enero con doce navíos de línea. El 19 de Febrero fondeaba en las Barbados y el mismo día llegaba Hood a la Antigua procedente de St. Kitt. El 25 se encontraron a barlovento de la Antigua las escuadras de Rodney y Hood, formando una flota unida que se componía de treinta y cuatro navíos de línea. Al día siguiente, fondeaba De Grasse en Fort Royal, escapando así a la persecución que Rodney comenzó a hacerle en seguida. El Almirante inglés volvió entonces a Santa Lucía, donde se le incorporaron tres navíos más, llegados de Inglaterra; su fuerza ascendía, pues, a la suma de treinta y siete navíos de línea. Sabiendo que se esperaba un gran convoy de Francia, sin el cual nada podía hacerse, Rodney mandó parte de su flota a cruzar a barlovento, hasta la altura de Guadalupe, por el Norte; pero el Oficial francés que iba encargado del convoy, sospechando esto, se fue bien al Norte de la citada isla y consiguió llegar a Fort Royal, en Martinica, el 20 de Marzo. Los buques de guerra que llevaba se incorporaron a la flota de De Grasse, reuniendo entonces treinta y tres navíos de línea efectivos y dos más de cincuenta cañones.

El objetivo de los esfuerzos unidos de Francia y España este año, era la conquista de Jamaica. Se esperaba la unión en Cabo Francés (hoy Cabo Haitiano), en Haití, de cincuenta navíos de línea y 12.000 hombres de tropa, parte de los cuales se encontraban ya en el punto de reunión. Para el mando de las flotas combinadas, había sido designado De Grasse, el cual debía reunir en Martinica todas las tropas y recursos disponibles que pudieran dar las demás islas francesas, para convoyarlas después al *rendez vous* referido, siendo

precisamente esta unión la que Rodney estaba encargado de impedir. La región en que tuvieron lugar las importantes operaciones de los días subsiguientes, cubre una distancia de ciento cincuenta millas de Norte a Sur, encontrándose en ella incluídas las islas de Santa Lucía, Dominica y Guadalupe, que están situadas en el orden indicado (Véase Lámina XI, pág. 491).

Por esta época estaba la primera en manos de los ingleses y las demás pertenecían a los franceses. El encuentro final y decisivo por de pronto, tuvo lugar entre la Dominica y Guadalupe, algo hacia el Oeste de las mismas islas, que distan entre sí veintitrés millas; pero el canal que hay entre ambas, se reduce a trece, en razón a tres islotes que hay en él, llamados Los Santos, situados diez millas al Sur de Guadalupe. Parece que la intención de De Grasse fue, en lugar de dirigirse directamente al Cabo Francés (1), arrumbar, rodeando de cerca las islas, que siendo como eran, amigas o neutrales, suministrarían refugio al convoy, caso de verse obligado a ello. La estrecha persecución de los ingleses, que alcanzaron a De Grasse a la altura de la Dominica, obligó a éste al abandono de su plan, mandando el convoy a Basse Terre en el extremo Sur de Guadalupe, mientras que él, por su parte, se esforzaba en atravesar el canal, dando bordadas para pasar al Este de las islas, con lo que separaba a los ingleses de los transportes, desembarazándose al propio tiempo del entorpecimiento táctico que le representaba la presencia de estos últimos. Diversos accidentes ocurridos en varios barcos, estorbaron esta tentativa, conduciéndole a un combate tan desastroso para él como fatal para la empresa mencionada de la unión.

Los fondeaderos de ambas flotas en Martinica y Santa Lucía, distaban treinta millas entre sí, siendo en general buenos los vientos reinantes del Este para pasar de uno a otro; pero hay fuertes corrientes del Oeste y frecuentes calmas o ventolinas, que tienden a sotaventear a los buques de vela que salen de Santa Lucía para las demás islas del Norte. Había una cadena de fragatas que enlazaban con los buques exploradores que Rodney tenía situados sobre la Martinica, los cuales, a su vez, comunicaban por señales con el buque insignia del Almirante, fondeado en la bahía de Gros Ilot. Todo era movimiento en las dos estaciones; los franceses, ocupados en multitud de arreglos precisos para realizar una gran empresa militar; los ingleses, con menos que hacer, se mantenían a la expectativa, listos por

(1) Véase el mapa IV del Océano Atlántico Norte.

completo para entrar en el acto en combate, lo que exige estar constantemente alerta y en gran estado de actividad mental.

El 5 de Abril informaron a Rodney que habían sido embarcados los soldados, y el 8, poco después de amanecer, se vió que las fragatas exploradoras hacían señales de que el enemigo salía del puerto. En seguida, se puso la flota inglesa en movimiento, abandonando el puerto a eso de las doce, con un total de fuerzas que ascendía a treinta y seis navíos de línea. A las dos y media de la tarde avistaban las fragatas avanzadas a la flota francesa, la cual fue también vista desde los topes del cuerpo principal de la escuadra, poco antes de ponerse el sol. Los ingleses navegaron al Norte toda la noche y al romper el día 9 estaban por el través de la Dominica, pero encalmados en su mayor parte. Por dentro de ellos, y hacia la costa, se veía la escuadra francesa con su convoy; los barcos de guerra ascendían a treinta y tres navíos de línea, además de otros buques de menor porte; el convoy lo componían ciento cincuenta velas que estaban puestas al cuidado especial de dos buques de cincuenta cañones. Los vientos irregulares e indecisos, propios de la noche y primeras horas de la mañana que se sienten cuando se está cerca de tierra, habían hecho que esta enorme flota se dispersara. Quince buques estaban en el canal entre Dominica y Los Santos, bajo la acción de un alisio fresco, ocupados aparentemente en dar bordadas para ganar barlovento; el resto de los buques de guerra y la mayor parte del convoy, estaban todavía encalmados sobre la Dominica, muy cerca de esta isla (Lámina XX, posición I, b).

Sin embargo, los barcos franceses fueron gradualmente alcanzando uno tras otro las ventolinas que había sobre tierra, y favorecidos por éstas, que no llegaban aún a los ingleses, situados mar afuera, se zafaron de la isla y entraron en el canal, donde reinaba la brisa más firme y entablada, e impulsados por ella pudieran incorporarse y reforzar el grupo que estaba ya en el canal, primer núcleo de fuerzas que disfrutó la cualidad más esencial del Poder Naval, a saber: la movilidad. Al mismo tiempo, la vanguardia inglesa, al mando de Hood, alcanzó las brisas suaves del SE., bajo cuyo impulso se deslizaron dulcemente hacia el Norte, separándose del cuerpo principal de la flota y dirigiéndose hacia dos navíos franceses aislados (i), los cuales habiéndose sotaventeado mucho durante la noche, habían participado de las calmas que tuvieron sin movimiento a los ingleses, con sus proas dirigidas hacia todos los rumbos de la aguja. Los ingleses se encontraban ya casi a tiro de cañón cuando vino una ligera racha del NO. que permitió a los franceses alejarse,

buscando la aproximación con los demás buques de su escuadra que, como se ha dicho, estaban en el canal.

Mientras más avanzaba la vanguardia inglesa, más fresco iba siendo el viento, hasta que habiendo abierto bien el canal de Los Santos, sintieron por fin el alisio. De Grasse hizo señales al convoy para que se metiera en Guadalupe, orden que fue tan perfectamente ejecutada, que a las dos de la tarde se habían perdido de vista por el Norte todos los buques; y en el resto de lo que nos queda por tratar, no los veremos ya intervenir para nada. Los dos buques franceses que se habían sotaventeado tanto, según se ha dicho, no estaban aún fuera de peligro con respecto a la vanguardia inglesa, la cual contaba ahora con una buena brisa; pero estaba, en cambio, muy separada de su retaguardia y centro, por lo que De Grasse ordenó a su vanguardia que arribase y empeñase combate. La señal fue obedecida por los buques a quienes se dirigía y por tres más, que en total fueron catorce o quince, empezando la acción a las nueve y media de la mañana, durando, con intervalos, hasta la una y cuarto de la tarde. Hood se vió entonces obligado a fachear, con objeto de no aumentar demasiado su separación con el cuerpo principal de la escuadra; los franceses siguieron navegando aproximándose a la retaguardia enemiga, pasando sucesivamente a distancia de medio tiro de cañón de los ingleses, por su parte de barlovento (Lámina XX, posición I). Tan pronto como cada barco llegaba a rebasar la División inglesa, viraba, dirigiéndose otra vez hacia atrás con proa al Sur, hasta tanto que volvía de nuevo a ocupar su puesto en el orden de ataque, describiéndose así una curva irregular, de forma elíptica, a barlovento de los adversarios. El peso del ataque recayó sobre ocho o nueve navíos ingleses, cuyo número fue aumentando gradualmente a medida que los barcos fueron recibiendo uno tras otro las ligeras ventolinas que había, validos de las cuales salían de la zona de calmas existentes sobre la Dominica.

Mientras tenía lugar este empeño, parte de los buques que componían el centro inglés, o sean ocho entre los cuales iba la insignia de Rodney (posición I, a), había conseguido, aprovechando cuidadosamente las rachitas y ventolinas existentes, aproximarse gradualmente a la tierra, donde tomaron la virazón más pronto de lo que la hubieran tenido en mar libre. Tan pronto como la sintieron, que fue sobre las once de la mañana, gobernaron hacia el Norte, quedando ahora situados por la aleta de barlovento (1) de la vanguardia

(1) Por las aletas de un barco se entiende la parte extrema de sus costados, cerca ya de la popa; por lo tanto, aleta de barlovento es la aleta que queda

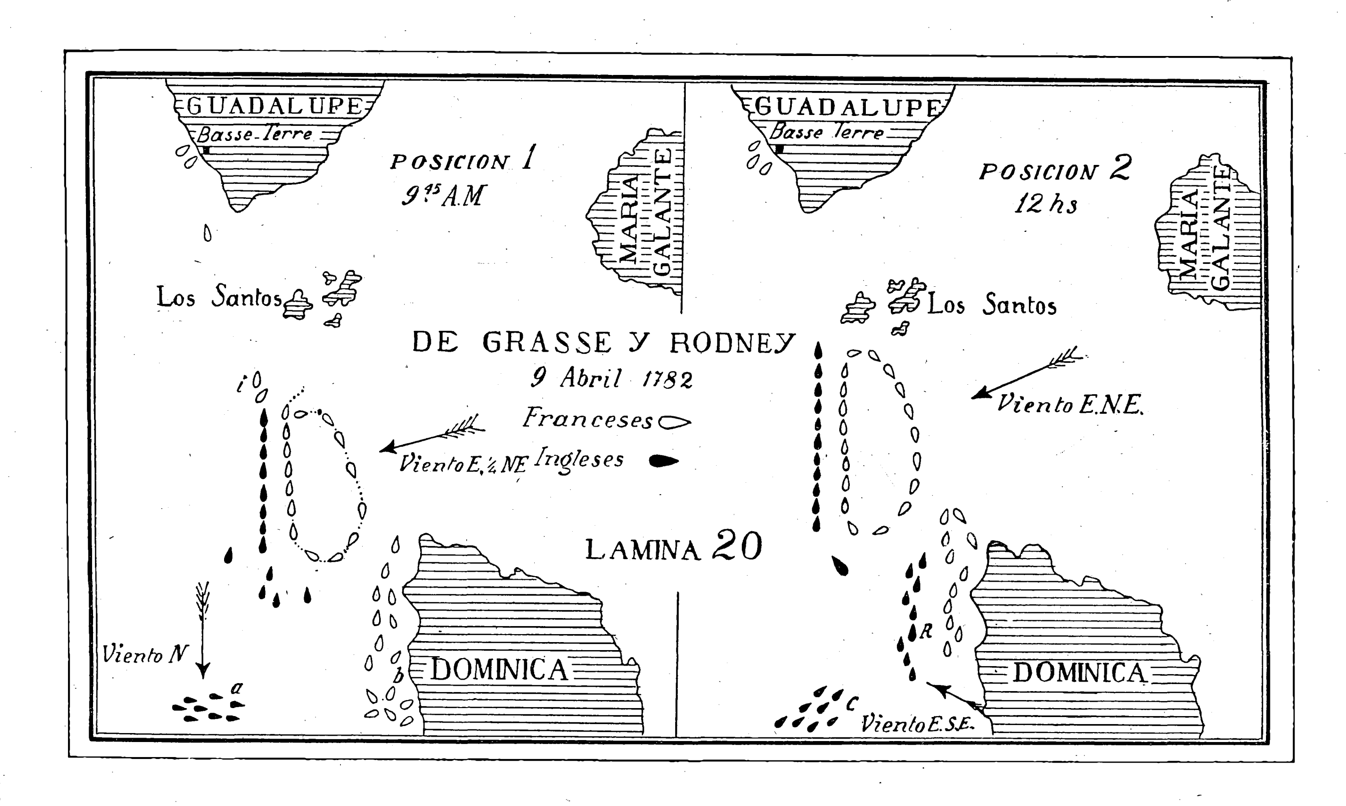
inglesa y de sus asaltantes (posición II, a). Estos, viendo la situación que ocupaban ahora sus enemigos, viraron y abandonaron por el momento la contienda, gobernando al Sur para unirse con su centro, temerosos de que pudieran interponérseles los ocho buques de Rodney. A las once y media, el Almirante francés formó de nuevo su línea sobre la amura de estribor, la mayor parte de sus buques se encontraba ya libre de la tierra, mientras que la vanguardia inglesa continuaba aún encalmada. La circunstancia de contar los franceses con mayor número de buques, les permitió extenderse de Norte a Sur a lo largo de la línea inglesa, la cual estaba todavía rota y tenía un gran claro entre su vanguardia y centro (posición II). Se renovó, pues, el ataque sobre Hood, con nuevo ardor; pero como la retaguardia y centro francés (b) estaban ya ahora en viento, conservaron su distancia, manteniéndose fuera del alcance de la División de Rodney. A la una y cuarto, viendo los franceses que iba a completarse la línea inglesa con los últimos barcos que venían ya con el viento, cesaron el fuego, y a las dos arriaba Rodney la señal de «combatir», por haberse retirado el enemigo.

Esta acción del 9 de Abril no fue, pues, más que un duelo de artillería. Un navío francés llamado el *Caton,* de sesenta y cuatro cañones, tuvo averías que le hicieron ir a Guadalupe; dos ingleses, quedaron también mal parados, pero pudieron reparar sus averías sin separarse de la escuadra. La ventaja material fue, pues, de los últimos. Las opiniones están divididas con respecto a la manera de apreciar las disposiciones dadas por De Grasse en este día; pero el origen de esta división reconoce por base la diferencia de principios, a saber: si el Almirante debió decidirse por las operaciones ulteriores que tenía en proyecto, o bien por las probabilidades que se le presentaban para batir a la flota adversaria.

Las circunstancias habidas en este caso, eran las siguientes: hubo diez y seis barcos de la escuadra inglesa, o sea toda la retaguardia y cuatro buques más del centro, que no pudieron nunca disparar un solo tiro (posición II, c). Aparentemente, todos los barcos franceses desde el primero hasta el último, podrían haber entrado en acción. Al principio hubo solo ocho o nueve navíos ingleses combatiendo contra quince franceses y al final del combate la proporción fue de veinte por treinta y tres, habiendo durado los términos generales de esta proporción, sin duda alguna, por espacio de unas cuatro horas. Por lo

---

del lado de donde viene el viento, y es claro que un buque que esté por la aleta de barlovento de otro, estará por detrás de éste, si bien situado a barlovento del mismo.


GUADALUPE
Basse-Terre
POSICION 1
9.45 A.M
MARIA GALANTE
Los Santos
DE GRASSE Y RODNEY
9 Abril 1782
Franceses
Ingleses
Viento E.¼ NE
Viento N
a
b
i
DOMINICA
LAMINA 20
GUADALUPE
Basse Terre
POSICION 2
12 hs
MARIA GALANTE
Los Santos
Viento E.N.E.
R
c
Viento E.S.E.
DOMINICA

tanto, De Grasse se encontró, ciertamente, con una flota superior a la suya, al menos numéricamente; pero la Providencia le favoreció de tal suerte, que esta flota estuvo dividida, casi por la mitad, habiendo quedado inutilizada una de las fracciones, sin facultad alguna para poder obrar. De Grasse se encontraba a barlovento y tenía un conjunto de Capitanes, superior. ¿Qué fué, pues, lo que le impidió atacar a los nueve navíos de Hood con los quince suyos, habiendo puesto, como pudo hacerlo, un buque a cada costado de los seis últimos que constituían la retaguardia de Hood? Una vez destruídos por completo estos nueve buques, los movimientos subsiguientes de Rodney tenían que resultar, sin remedio, inútiles. Los franceses, en la derrota que sufrieron tres días después, perdieron solo cinco buques, que fueron suficientes para determinar aquélla. Sin embargo, el consejo de guerra que juzgó después este hecho, basado en la doctrina francesa, decía así: «La decisión de persistir combatiendo con sólo una parte de nuestra flota, debe considerarse como un acto de prudencia de parte del Almirante, acto que podría haber sido inspirado en los proyectos ulteriores de la campaña». Sobre esto dice un escritor profesional francés, con mucha naturalidad, que si de todos modos había que atacar, sería más prudente hacerlo con fuerza suficiente para ello, de tal manera, que recayesen sobre cada buque las menos averías posibles, porque al final del combate la totalidad de la flota podría verse en la necesidad inevitable de acudir en auxilio de cualquier buque suyo a quien la pérdida de palos le impidiese salir a barlovento.

Por tres veces, en el espacio de un año, había puesto la fortuna ante los ojos de De Grasse la oportunidad de atacar a la flota inglesa con superioridad de fuerzas decisiva y abrumadora (1). Desde la mañana del día 9 hasta el 12, estuvo la flota francesa dando bordadas para ganar barlovento, entre la Dominica y Los Santos, en orden irregular. La noche del 9 la pasaron los ingleses en facha, para reparar las averías experimentadas en el combate. Al siguiente día se volvió a emprender la caza a barlovento, pero los franceses habían ganado ya mucho terreno a sus perseguidores.

La noche del 10, se abordaron dos buques franceses, el *Jason* y el *Zélé*, viniendo a ser este último el hueso de la escuadra durante estos días.

Dicho buque fue uno de aquellos dos que por poco apresa el ene-

(1) La primera, el 29 de abril de 1781, frente a Martinica, teniendo veinticuatro navíos por dieciocho. La segunda, en enero de 1782, teniendo treinta por veintidós; y la tercera, el 9 de abril de 1782, con treinta por veinte.

migo el día 9 y fue también la causa del desastre final. Las averías del *Jason* le obligaron a ir a Guadalupe. El día 11 se encontraba ya el cuerpo principal de la escuadra a barlovento de Los Santos, pero el *Zélé* y otro buque se habían sotaventeado tanto, que De Grasse arribó para protegerlos, perdiendo, con esto, mucho terreno ganado. A la noche siguiente, abordó el *Zélé* a otro navío que fue el insignia de De Grasse, que perdió algunas velas; el otro, que no estaba adrizado y navegaba con mucha dificultad, echó por la banda los palos trinquete y bauprés, por lo que el Almirante ordenó a la fragata *Astrea* lo tomase a remolque. El nombre de esta fragata, nos recuerda, de pasada, el de su Comandante, figura célebre y trágica, pues, que no era otro que el del infortunado explorador La Perouse, cuya desaparición posterior con dos buques más y sus tripulaciones completas, constituyó durante tanto tiempo un misterio impenetrable. Dos horas se emplearon en conseguir que el barco quedara a remolque de la fragata, —lo cual no constituye, en verdad, maniobra muy brillante, dado el estado del tiempo y la urgencia que se tenía,— pero a las cinco de la mañana quedaban, al fin, listos, separándose de la escuadra con dirección a Basse Terre, donde se encontraban ya fondeados el *Canton,* el *Jason* y el convoy. De esta suerte, la flota francesa contaba ya tres navíos de línea de menos desde su salida de la Martinica.

Apenas se había aproado el navío desamparado hacia Basse Terre, cuando las débiles líneas de la aurora vinieron a anunciar la proximidad del 12 de Abril, día doblemente memorable en los anales marítimos. Aún no había acabado de ponerse por completo el sol que alumbró en su combate a las exhaustas escuadras de Suffren y Hughes que fondeaban en Ceilán después de librar su acción más reñida, cuando ya los primeros rayos del astro del día brillaban sobre la contienda que se abría entre Rodney y De Grasse (1). Dicha lucha fue a la vez el combate naval de mayores resultados que se libró en la centuria; su influencia en el curso de los acontecimientos fue muy grande, aunque no tan decisiva como pudiera haberlo sido; le acompañaron circunstancias que lo hicieron brillar desusadamente, si bien en forma algo artificial; y por último, fue caracterizado por una maniobra que en aquellos tiempos se consideraba como hecho de excepcional intrepidez y decisión: « la rotura de la línea ». Debe añadirse, también, que dió lugar a una controversia vehemente y apasionada; y la suma de detalles que nos dan los tes-

(1) La diferencia de longitud entre Trincomalee y Los Santos, es de nueve y media horas.

tigos, dignos de confianza y crédito, son tan confusos y contradictorios, en lo que respecta principalmente a las condiciones del viento, que hoy es ya imposible compilarlos para tratar de formar con todos una relación completa del hecho. Sin embargo, los rasgos principales del combate pueden presentarse con suficiente exactitud, y esto será lo que trataremos de hacer primero, breve y sencillamente. Después, podrá adornarse el bosquejo así hecho, con todos los detalles que den vida, color e interés a la gran escena a que nos referimos.

Al romper el día (1) (sobre las cinco y media) la flota inglesa, que había virado a las dos de la madrugada, navegaba amuras a estribor con viento SE. (2), lo que era ya raro a esa hora en que no debía predominar el viento del Sur (Lámina XXI, A). Estaban entonces a unas quince millas de Los Santos, que demoraban al NNE., y a diez de la escuadra francesa que les quedaba al NE. Los franceses, debido a los sucesos ocurridos en la noche anterior, estaban muy separados unos de otros, permaneciendo los buques de barlovento, o sean los de más al Este, a unas ocho o diez millas de distancia (3) de los de sotavento, entre los cuales se encontraba el buque-insignia llamado *Ville de París*. La ansiedad y cuidado que representaba el *Zélé*, hizo que el Almirante francés se mantuviese con su escuadra unido al referido buque, con poca vela, proa al Sur y navegando con el viento por babor (A). Los ingleses lo hacían de la otra amura y tal como les daba el viento (4), llevaban la proa al ENE., de modo que tan pronto como la luz del día les permitió ver, se encontraron con que los franceses estaban « por su amura de sotavento, y que uno de los barcos de M. De Grasse —el *Zélé*— iba remolcado por una fragata. Nos cuadraba dicho buque por el través

(1) La relación de todo lo ocurrido desde el 9 al 12 de abril, la hacemos basada principalmente en las láminas y descripciones contemporáneas, dadas por el Teniente Mathews R. N., y en lo que ya muy posteriormente dice el Capitán Thomas White (perteneciente también a la Marina inglesa) en su obra titulada "Naval Researches". Ambos Oficiales fueron testigos presenciales de los hechos y las relaciones que de ellos hacen se han comparado con las dadas por otros escritores franceses e ingleses. Mathews y White difieren en sus relaciones de lo que Rodney dice en su parte oficial respecto a la vuelta en que navegaban los ingleses al amanecer; pero lo asegurado por el último está explícitamente confirmado por cartas particulares de Sir Charles Douglas, mandadas inmediatamente después del combate a personas eminentes. Adoptamos, pues, su versión en el texto.

(2) Carta de Sir Charles Douglas, Jefe de E. M. de Rodney: "United Service Journal" de 1833. Parte I, pág. 515.

(3) De Grasse dice que la distancia era de unas tres leguas, mientras que algunos de sus Capitanes la estiman en mucho más y la hacen llegar a cinco.

(4) Los franceses, que estaban en la medianía del canal, tenían el viento más hacia el Este.

de sotavento y llevaba rendidos sus palos bauprés y trinquete, que iban atravesados en su castillo» (1).

Para echar a los franceses aún más a sotavento, destacó Rodney cuatro navíos (b), con la misión de dar caza al *Zélé*. Tan pronto como De Grasse vió esto, ordenó a su flota arribar (c), efectuándose así lo que Rodney deseaba, formándose al mismo tiempo la línea de combate, para lo cual De Grasse llamó hacia sí a todos los buques que tenía a barlovento. La línea inglesa se formó también rápidamente, llamándose a los buques destacados, para la caza del *Zélé*, a las siete de la mañana. Viendo De Grasse que si seguía navegando en la forma que estaba, iban a perder todos el barlovento, se puso de nuevo a ceñir amuras a babor (c'). En este momento la brisa cambió, llamándose al ESE., o al E. Esto favorecía a los franceses y perjudicaba a los ingleses, que no podían acercarse a sus enemigos por separarlos la nueva dirección del viento; de modo que las dos flotas navegaban ahora de vuelta encontrada, buscando la ventaja del viento, con probabilidades casi iguales, por ambas partes, de conseguirlo. Sin embargo, los franceses la ganaron, gracias a su superioridad de marcha, la cual les había facilitado ya, en los días precedentes, zafarse de los ingleses, de tal manera, que si no hubiera sido por el accidente y torpeza del *Zelé*, es casi seguro que habrían podido escapar todos los buques de la persecución de aquéllos (Lámina XXI, B). Los navíos de cabeza franceses, consiguieron llegar y pasar de primeros, el punto en que la rápida convergencia de las líneas de rumbo seguidas por ambas escuadras las llevaba ya a cortarse, mientras que el buque cabeza inglés, llamado *Marlborough*, llegó por su parte a cortar la línea francesa entre el sexto y el décimo navío del orden. (En este punto no concuerdan las relaciones). El combate empezó desde luego en este momento, rompiendo el fuego sobre el *Marlborough* el navío francés *Brave*, que era el noveno de la línea, a las ocho menos veinte de la mañana. Como no había habido intención previa de romper la línea, el buque cabeza inglés, en cumplimiento de una señal hecha por Rodney, arribó y siguió navegando paralelamente al enemigo y muy cerca de él por su parte de sotavento, en cuya maniobra le siguieron todos los demás navíos ingleses, tan pronto como llegaban a encontrarse en la estela del *Marlborough*. El combate asumió, pues, la fase vulgar e indicisa de dos flotas que pasan batiéndose de vuelta encontrada, si bien es cierto que, como el viento era muy flojo, esto permitió que el empeño fuera de más importancia

(1) Carta de Sir Charles Douglas, Jefe de E. M. de Rodney: "United Service Journal" de 1833. Parte I, (pág. 515)

de la que generalmente existe en estas circunstancias; los buques pasaron por delante de los adversarios, con velocidades resultantes de tres o cuatro millas. En cuanto las líneas de rumbo volvieron de nuevo a ser divergentes, De Grasse hizo señal a su escuadra para que arribase cuatro cuartas hacia el SSO., trayendo así a su vanguardia (B, a) a empeñar acción contra la retaguardia inglesa, a fin de impedir que ésta llegara intacta a batirse con la retaguardia francesa. Sin embargo, había dos peligros que amenazaban a los franceses, caso de continuar navegando al rumbo que llevaban. Su dirección, Sur o SSO., los conducía a entrar en la zona de calmas que había al extremo Norte de la Dominica, y la incertidumbre del viento hacía posible que con su rumbo Sur pudiese el enemigo atravesar su línea y ganar de nuevo la ventaja del viento, con cuya posibilidad vendría en seguida la acción de forzarlos a un combate decisivo, que los franceses habían evitado con su política habitual, y precisamente esto fue lo que ocurrió.

De Grasse, por lo tanto, hizo señal a las ocho y media de virar por redondo *simultáneamente*, para ponerse a navegar de la misma vuelta que los ingleses; pero las flotas estaban demasiado cerca una de otra para poder evolucionar, y no fue posible verificar lo expuesto. Entonces hizo señales de ceñir el viento todo lo posible, para virar después por redondo, *sucesivamente*, lo cual tampoco se pudo hacer, por lo que, a las nueve y cinco, se presentó, al fin, la temida contingencia. El viento se llamó ahora hacia el Sur, lo que fue causa de que tomaran por avante todos los buques franceses que no habían aún arribado; es decir, todos aquellos que tenían a los buques ingleses por sotavento a corta distancia (Lámina XXI, C). En este momento, Rodney, que iba a bordo del *Formidable*, se encontraba tan adelante como el cuarto buque francés situado por la popa del Almirante. Orzando y ciñendo todo lo posible el nuevo viento, consiguió Rodney pasar por medio de la línea francesa, seguido de los cinco navíos que tenía tras sí en el orden inglés (C, a), verificándose esto casi al mismo tiempo que el buque número seis, a contar por su popa, se dirigía por idénticas causas a pasar por el intervalo que tenía en su través, movimiento que siguió toda la retaguardia inglesa. La línea de combate francesa quedó, pues, rota en dos lugares distintos por las columnas de los buques enemigos, que lo verificaron en orden tan cerrado que forzaron a los franceses a separarse a un lado, como si el viento no hubiese ya conspirado a este mismo fin, entorpeciendo su acción. De esta suerte perdieron los franceses todos los principios fundamentales en que se basa la constitución de una línea

de combate, en lo que respecta al sostén mutuo de los barcos y el libre campo de tiro de la artillería de los mismos; mientras que, por el contrario, los ingleses conservaron todas estas ventajas para las dos Divisiones que se habían introducido por los claros formados en el orden enemigo, el cual, por la interposición de estas columnas, se vio empujado hacia sotavento, a más de verse con su orden roto. Obligados, pues, los franceses al abandono de la línea sobre la cual habían formado, les fue necesario volverse a formar de nuevo, tratando de unir los tres grupos en que habían quedado divididos, y esta operación táctica, bien difícil de ejecutar en cualquier circunstancia, lo es doblemente cuando se está bajo la impresión de un desastre que se prevé y en presencia de un enemigo superior, el cual, aunque desordenado en sí mismo, estaba en mejor situación y sentía ya el ardor de la victoria.

No parece, sin embargo, que se hiciera tentativa alguna seria para reconstruir el orden francés. Para reunirse, sí; pero solamente en huída y formando una masa desordenada. Los diversos cambios de viento y movimientos habidos en las divisiones francesas, hicieron que a medio día estuviese su escuadra (Lámina XXI, D), con el centro (c), dos millas al NO., de la vanguardia (v) y por sotavento de la misma; mientras que la retaguardia (r) aún quedaba más lejos del centro y a sotavento también del mismo. Ambas flotas estaban ahora encalmadas, disfrutando solo de algunas rachas que venían de vez en cuando. A la una y media se levantó brisa suave del Este, por lo que De Grasse hizo señales para formar de nuevo la línea de combate sobre la amura de babor, a eso de las tres o las cuatro de la tarde; pero no habiendo conseguido su objeto, hizo señal para formarla sobre la amura de estribor. Tanto estas dos señales hechas, como cuanto lo dicen, en general las relaciones del suceso, inducen a creer que los franceses no volvieron ya a tener su línea bien formada, desde que fue rota por los adversarios, habiendo tendido, por no decir, forzado, todas estas maniobras a reunir el grueso de la flota con la parte misma que permanecía más sotaventeada.

Al ejecutar semejante movimiento, sucedió por de pronto, que los barcos más estropeados se quedaron atrás, siendo alcanzados uno tras otro por los ingleses, quienes los persiguieron sin formar ningún orden regular, puesto que en realidad no había necesidad de ello, toda vez que el apoyo mutuo estaba asegurado sin recurir a esto. Poco después de las seis de la tarde, se rendía la insignia de De Grasse, el *Ville de París,* al *Barfleur,* que era también insignia de Sir Samuel Hood. Las crónicas francesas dicen que cuando se rindió lo ro-

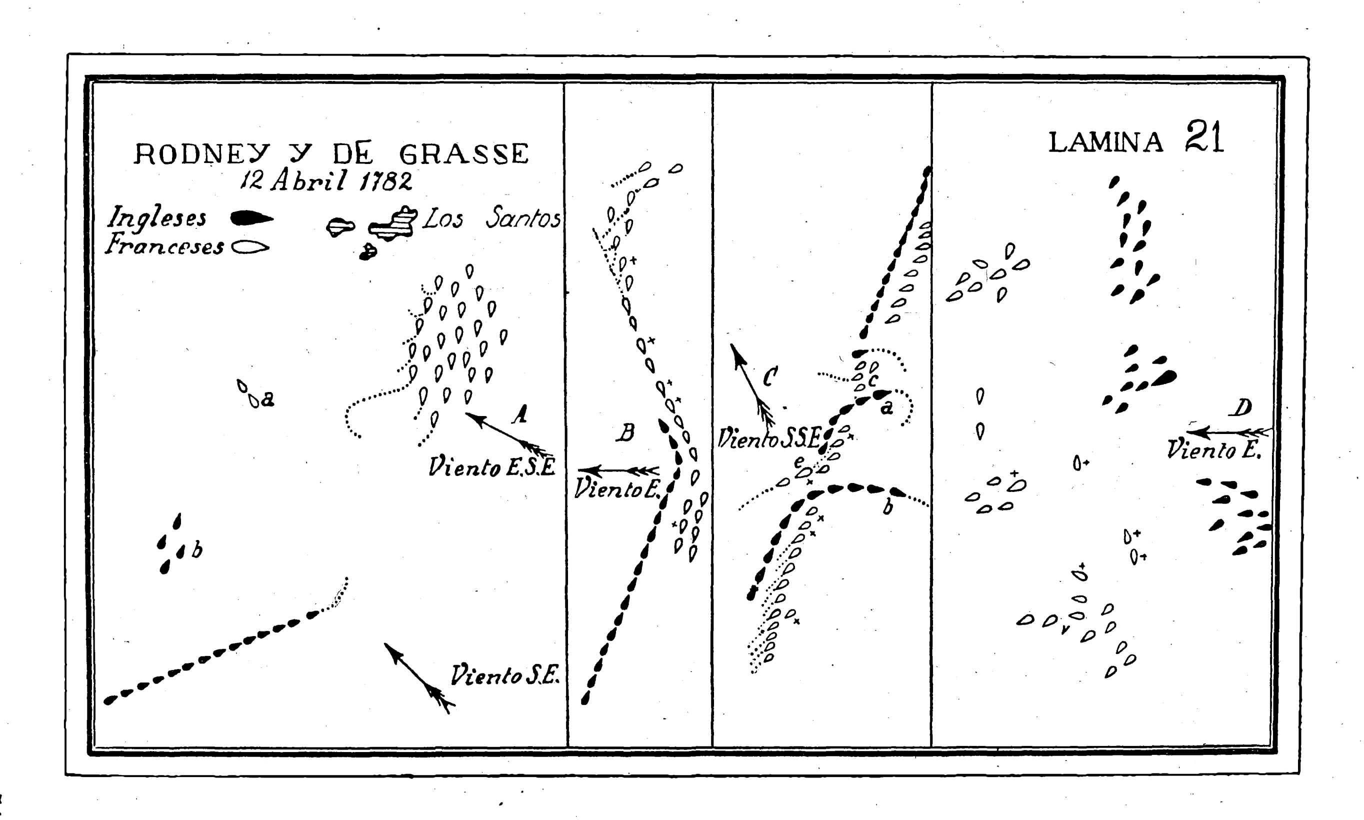
deaban nueve navíos enemigos, siendo indudable que el buque se batió desesperadamente y hasta el último extremo. Su nombre conmemoraba el de la gran ciudad que lo había regalado al Rey; su desusado tamaño y la circunstancia de que hasta entonces no había sido hecho prisionero en combate ningún Comandante en Jefe francés, fueron todos detalles que contribuyeron a dar mayor esplendor y brillo particular a la victoria de Rodney. Apresaron cuatro navíos más, todos de línea (1), y lo que constituyó un hecho en extremo singular, fue que a bordo de uno de estos barcos citados, se encontró todo el tren de artillería que se llevaba para la pretendida reducción de Jamaica.

Tales fueron los principales rasgos del combate de Los Santos, o como algunas veces se dice, del 12 de Abril, conocido también entre los franceses por el combate de la Dominica. Y ahora que lo tenemos descrito en sus líneas generales, daremos los detalles de ciertos puntos, que han sido hasta aquí omitidos, en razón a la claridad general del relato, y que, sin embargo, fueron puntos que afectaron todos al resultado. Al romper el día, la flota francesa estaba muy diseminada y sin orden (2). De Grasse, influído por sus temores respecto al *Zélé,* precipitó tanto sus movimientos, que su línea no estaba aún debidamente formada en el momento que principió el combate. Los buques de la vanguardia no habían venido todavía a su puesto (B, a) y el resto de los navíos de la escuadra estaba tan lejos de los que le correspondían, respectivamente, que De Vaudreuil, Comandante en Jefe de la retaguardia y uno de los últimos que entró en acción, dice que la línea se formó bajo el fuego de fusilería. Los ingleses, por el contrario, estaban bien formados y el único cambio que se hizo en su orden fue acortar el intervalo que había entre los navíos, reduciéndolo, de dos a un cable de distancia, o sea a unos doscientos metros aproximadamente. La célebre maniobra de romper la línea francesa, no fue premeditada; se debió exclusivamente al cambio de viento que arrojó a los barcos franceses fuera de su línea, aumentando así los claros o espacios que había entre ellos, al par que agrandaba el intervalo por donde penetró el grupo de Rodney producido por el *Diadéme* que estando en la extremidad Norte de la línea, le tomó el aparejo por avante y maniobró a caer de la otra amura (C, c).

---

(1) Las posiciones de los buques apresados se señalan por cruces en los tres diversos períodos que constituyeron el combate, B. C. y D.

(2) La distancia que existía entre el buque más a barlovento y el **Ville de París** cuando se hizo la señal de formar la línea de combate, se estima de manera varia, entre seis y nueve millas.


RODNEY Y DE GRASSE
12 Abril 1782
Ingleses
Franceses
Los Santos
LAMINA 21
a
b
A
Viento E.S.E.
Viento S.E.
B
Viento E.
C
Viento S.S.E.
c
a
e
b
D
Viento E.

Sir Charles Douglas dice que el efecto inmediato que tuvo la ruptura de la línea en el punto por donde penetró el buque insignia, fue « traer los barcos a una unión, por no decir a un contacto mutuo, casi perfecto, contra los cuatro buques enemigos más cercanos, contando desde el Norte hacia el punto aludido (c), donde fueron los barcos orzando sucesivamente. Este infortunado grupo, que desde entonces constituyó un gran objetivo aislado sobre el cual se podían concentrar todos los fuegos, lo atacaron en seguida el *Duke, Namur* y el *Formidable* (navío de noventa cañones), los cuales dispararon varias andanadas sobre el enemigo, sin que se perdiese un solo tiro, debiendo haber sido grande la mortandad causada por el fuego ». El *Duke* (C, d), era el matalote de proa del buque insignia y estaba como su jefe, situado a sotavento de los franceses; pero el Comandante del navío, tan pronto como vió que el *Formidable* atravesaba la línea enemiga, hizo lo mismo, pasando por el Norte de este confuso grupo y viniendo a situarse en tal forma que dejaba a aquél colocado entre dos fuegos. El libro de bitácora del *Magnanime*, uno de los buques del grupo, dice que pasó bajo el fuego de dos navíos de tres puentes situados uno a cada banda.

Tan pronto como quedó el orden roto, Rodney arrió la señal que había hecho para que se formase la línea, manteniendo izada la que ordenaba empeñar combate estrecho con el enemigo, ordenando al propio tiempo a la vanguardia, que se encontraba ahora más al Norte de lo que estaba la retaguardia enemiga, que virase por avante y fuese a reunirse con el centro inglés. Esta orden tardó mucho en ejecutarse, debido a las averías recibidas en la arboladura y aparejo, al pasar los navíos ingleses bajo el fuego enemigo. El propio buque insignia, con los demás que le rodeaban, viraron también. La retaguardia, que iba al mando de Hood, en lugar de seguir hacia el Norte para reunirse al centro, navegó hacia barlovento por algún tiempo, después de lo cual quedó encalmada a considerable distancia del resto de la escuadra.

Más tarde, se originó gran discusión, respecto al juicio que determinó la acción de Rodney cortando la línea enemiga, preguntándose también sobre quién recaía el mérito de la misma, si es que en realidad hubo alguno. El dilucidar este último punto, es cuestión de poca importancia; pero puede decirse que el hijo de Sir Charles Douglas, Jefe de Estado Mayor de Rodney, presentó una prueba de positiva evidencia, la única de especie aceptable, para disminuir la reputación de la persona totalmente responsable de los resultados, puesto que en dicha relación se probaba que la idea de la rotura de la

línea provino de Douglas, que la sugirió a Rodney, quien consintió en ello, no sin dificultad. El valor de la maniobra, en sí misma, no tiene más importancia que la que representa una cuestión cualquiera de reputación personal. Se ha dicho por algunos, que el acto de Rodney, lejos de ser meritorio, fue desdichado, y que para su reputación, debe atribuirse más bien a la fuerza de las circunstancias que a la elección. Dicen ellos que hubiera sido mejor haber continuado navegando a lo largo de la retaguardia francesa por su parte de sotavento, pues, así habrían llevado sobre esta porción de la escuadra francesa, la totalidad de los fuegos de la escuadra inglesa, después de lo cual debería haber virado ésta para envolver a la retaguardia francesa. Pero los que así arguyen, olvidan, en pro de sus tesis, que virar por avante o por redondo, de cualquier modo que se haga después de un asalto de esta naturaleza, solo sería posible efectuarlo a algunos de los buques que habían tomado parte en el empeño, y aún para éstos, hubiera sido muy difícil dar alcance a sus enemigos, los cuales habrían de haberse alejado ya bastante, después de su paso, a menos que hubiesen quedado con serias averías, que los imposibilitaran para ello.

Por tanto, la sugestión de un ataque semejante, viene a ser precisamente la reproducción del ataque de Ouessant, que, como se sabe, se redujo, en realidad, al cruce encontrado de las dos flotas, navegando en vueltas opuestas, distribuyendo ambas sus fuegos sobre toda la línea enemiga, pero sin intentar concentración alguna sobre parte de las mismas. Puede decirse, y hay que admitirlo, desde luego, que el cambio de rumbo de Rodney permitió a los once navíos de la retaguardia francesa (D, r), dejarse caer hacia sotavento, viniendo a recibir tan solo parcialmente el fuego de su enemigo, mientras que la vanguardia inglesa sufrió, en cambio, el de casi toda la escuadra francesa. Sin embargo, con esta arribada estuvieron dichos barcos completamente fuera de acción durante un intervalo muy apreciable e importante, y aún habrían estado más tiempo fuera de posición conveniente para apoyar a los demás navíos de su flota, si no hubiese sido empujado a sotavento el mismo buque de De Grasse, por la división de Hood, que cortó la línea por el tercer navío que había por la proa del *Ville de París*. Los trece buques franceses de cabeza, obedeciendo la última señal que habían visto, estaban ciñendo estrechamente el viento, y el grupo de seis que iba con De Grasse (C, e), hubiera hecho lo mismo si no hubiesen sido desviados hacia fuera por la división de Hood. Así, pues, el resultado de la acción de Rodney, considerada aisladamente, habría sido dividir la flota

francesa en dos partes diferentes, separadas una de otra por un espacio de seis millas, quedando una de ellas a sotavento, sin esperanzas de poderse unir ya a la otra. Con esto, y habiendo ganado la ventaja del viento, habrían estado los ingleses en situación de poder « contener » fácilmente a los once navíos sotaventeados, rodeando después a los diecinueve de barlovento, con fuerzas realmente abrumadoras. La situación en que quedaron, al fin, de hecho, en razón a las dos rupturas de la línea, difiere poco de la que acabamos de explicar, pues, el grupo de los seis barcos que iban con De Grasse, quedó colocado entre sus divisiones de barlovento y sotavento, a dos millas de la primera y a cuatro de la última (D).

Apenas parece necesario insistir sobre las ventajas tácticas que proporcionó a los ingleses semejante situación, y esto prescindiendo ya del efecto moral producido sobre los franceses por la confusión introducida entre ellos. De todo lo dicho, se desprende desde luego una notable lección, que se deduce del efecto inmediato obtenido con el fuego de los cañones ingleses, al pasar a través de la línea enemiga. De los cinco barcos apresados, tres de ellos fueron aquellos por cuyas popas pasaron las Divisiones inglesas al romper la línea enemiga (1). En lugar de recibir y hacer el fuego en términos iguales, como hubiera sucedido pasando ambas flotas de vuelta encontrada —en cuya situación cada buque contaba con la ayuda de sus inmediatos por proa y popa— los buques franceses, cerca de los cuales pasaron las columnas inglesas, al atravesar la línea enemiga, recibieron cada uno aisladamente, el fuego sucesivo de toda la división enemiga. Así, pues, los trece buques que constituían la división de Hood, desfilaron por delante de los dos buques franceses de cola en la vanguardia francesa, o sean el *César* y el *Héctor*, cuyos navíos recibieron el fuego concentrado de los adversarios, bajo el cual quedaron materialmente deshechos, mientras que en forma similar y con iguales resultados, hacían lo propio los seis buques de Rodney con el francés llamado *Glorieux*. Esta « concentración por desfile » hecha, pasando por delante de la extremidad de una columna, corresponde muy exactamente a la concentración verificada sobre el flanco de una línea y reviste especial interés, porque si se ejecuta satisfacto-

(1) Los otros dos navíos franceses apresados, fueron uno el **Ville de París**, el cual por su situación aislada y la circunstancia de llevar la insignia del Comandante en Jefe, fue naturalmente la presa a cuyo alrededor se reunieron los buques enemigos; el otro fue el **Ardent**, de sesenta y cuatro cañones, que parece haber sido apresado en una valiente tentativa que hizo con objeto de acudir en socorro de su Almirante, desde la vanguardia donde se encontraba. Este buque **Ardent** fue después la única presa que hizo la gran Armada aliada, en el Canal de la Mancha, el año 1779.

riamente, constituye ahora y siempre el ataque más formidable que pueda efectuarse. Si los ingleses hubiesen estado listos para aprovecharse de su ventaja, entonces habrían podido hacer fuego sobre los buques enemigos, a ambos lados del intervalo por donde pasaron, al atravesar la línea adversaria, como lo verificó el *Formidable;* pero solo hicieron uso de sus fuegos de estribor y muchos, sin duda alguna, no se dieron cuenta de la ocasión presentada, hasta que fue ya demasiado tarde para aprovecharla. Los resultados naturales de la maniobra de Rodney fueron, por lo tanto, los siguientes: 1ª Ganar la ventaja del viento y con ello la facultad de la acción ofensiva; 2ª Obtener la concentración de fuego sobre cierta porción del orden enemigo; y 3º Introducir en este último la confusión y división que podría ser —y fue en realidad— muy grande, ofreciendo con ello oportunidad para ulteriores ventajas tácticas.

No es objeción admisible decir que si los franceses hubiesen sido más hábiles, se habrían podido unir más pronto. La maniobra que presenta en sí perspectiva favorable de éxito y ventaja, no pierde su mérito, aun cuando pueda detenerla un movimiento rápido del enemigo, de la misma manera que en la esgrima tampoco pierde su valor una buena estocada, aun cuando se encuentre con la parada apropiada que sirve para desviarla. Las probabilidades que había a favor de los ingleses consistían en la funesta separación ocasionada por la detención de la retaguardia francesa, dejando a la vanguardia que siguiera a su rumbo; y el movimiento no era nada menos juicioso, porque las dos fracciones de la escuadra disgregada hubieran podido reunirse más pronto, como lo habrían efectuado seguramente, de haber estado dirigidas por manos más hábiles. En cuanto a la acción sugerida de virar después de haber pasado la retaguardia del enemigo, diremos que la persecución hubiera llegado a convertirse en una caza muy reñida, en la cual ambas partes se habrían visto igualmente empeñadas, pudiendo decirse, sin presunción, que las dos habrían quedado también igualmente averiadas. Y en efecto; las señales de incapacidad para mantener el puesto eran numerosas en ambas escuadras.

Independientemente al manejo táctico de las dos flotas, había ciertas diferencias de armamento y equipo que conferían ventajas tácticas, y, por lo tanto, constituyen hechos dignos de notar. Los franceses parece que poseían mejores barcos, y comparando clase con clase, parece que los tenían también mejor armados. Sir Charles Douglas, oficial eminente y de gran imaginación, que estaba, además, muy dedicado a los asuntos de artillería, estimaba que por el peso

total de sus proyectiles los treinta y tres navíos franceses, tenían sobre los treinta y seis ingleses, la superioridad de cuatro navíos de ochenta y cuatro cañones y después de la pérdida del *Zélé, Jason* y *Caton* aún subsistió la ventaja, estimándola dicho oficial en dos navíos de setenta y cuatro cañones. El Almirante francés Jurien de la Graviére, dice también que los cañones franceses eran, por este tiempo de mayor calibre, generalmente. Los navíos franceses estaban también mejor construídos y tenían mayor calado que los del enemigo, lo que los hacía de mejor condición que éstos para navegar y barloventear; explicándose así, en parte, el éxito obtenido por De Grasse, consiguiendo ponerse tan a barlovento de su adversario, que en la tarde del 11 solo se podían ver a tres o cuatro buques franceses *desde los topes* de la capitana inglesa, cuando el día 9 había estado ésta dentro del tiro de cañón de la artillería francesa.

A la torpeza del desdichado *Zélé* y del *Magnanime* fue a lo que se debió que De Grasse perdiese la posición ventajosa en que se había colocado, justificándose con esto la perseverancia de Rodney que contaba con el capítulo de imprevistos para la realización de sus propósitos. En cuanto a la mayor velocidad de los buques franceses considerados en cuerpo, es asunto que resulta de explicación algo difícil, en razón a que si bien es cierto e indudable que sus barcos tenían muchas mejores líneas, en cambio la práctica del forro de cobre no se había generalizado tanto en Francia como en Inglaterra, y entre los franceses había varios navíos que carecían de este forro y sus fondos estaban comidos por la broma (1). Las mejores condiciones veleras poseídas por los buques franceses, fueron, sin embargo, notadas por los oficiales ingleses, si bien la gran ventaja de que se ha hecho mención, fue debida, en parte, a la detención hecha por Rodney tras el combate del día 9, con objeto de reparar las averías sufridas en él, las cuales debieron ser, probablemente, mayores que las del adversario, en razón al pequeño número de navíos que soportó el vigoroso ataque verificado por un enemigo superior. Y ya se dijo al describir esta acción, que los franceses se mantuvieron a distancia de medio tiro de cañón. Esto fue hecho con objeto de neutralizar la ventaja táctica que tenían los ingleses, quienes poseían gran número de carronadas y cañones ligeros, aunque de gran calibre, los cuales eran muy mortíferos en una acción de cerca, y en cambio, a mayor distancia eran perfectamente inútiles. El segundo jefe, De Vaudreuil, a quien se confió la dirección de este

(1) Carta oficial del Marqués De Vaudreuil. GUERIN: Hist. de la Marine Francaise, vol. V, (pág. 513).

ataque, dice categóricamente, que si hubiese estado con sus buques dentro del alcance de las carronadas, muy pronto se habría quedado sin aparejos. Sea cualquiera el juicio que se haga de la política militar que autoriza se rehuse aniquilar a un enemigo, colocado en la situación que estaba la división inglesa, no puede haber duda alguna de que, si el objeto buscado era evitar la persecución, entonces la táctica observada por De Vaudreuil el 9 fue excelente, puesto que infirió a los buques enemigos el mayor daño posible con la menor exposición por parte de los suyos. En cambio, De Grasse, al dejarse atraer el 12 dentro del alcance de las carronadas, cedió esta ventaja, sacrificando, además, a un impulso pasajero toda su estrategia política anterior. Manejados rápidamente por su ligereza de peso; lanzando metralla y proyectiles de gran tamaño, estos cañones eran particularmente eficaces y mortíferos, según hemos dicho, en una acción estrecha, cuanto inútiles e ineficaces en los grandes alcances. En una comunicación posterior dice De Vaudreuil lo siguiente: «El efecto de estas nuevas armas es muy mortífero dentro del alcance de la fusilería; a ellas se debió que quedáramos tan mal parados el 12 de Abril».

Había también otras innovaciones en la artillería, al menos en algunos barcos ingleses, innovaciones que aumentaban la exactitud, rapidez y campo de tiro, proporcionando, por consiguiente, mayor poder a las baterías que gozaban de tales mejoras. Las principales consistían en la introducción de las llaves de fuego que empezaban ya a usarse por aquella época, con las cuales el hombre que apuntaba era el mismo que disparaba; y la adopción en los montajes de piezas de testera y medios puntos, con lo que los cañones podían apuntarse más hacia popa o proa; es decir, que tenían mayor campo de tiro de lo que hasta entonces había sido corriente. En los combates que se efectuaban entre barcos aislados, cuyos movimientos no tenían que sujetarse a lo que demandaban de sí otros barcos cuando se iba en escuadra, había veces que este invento permitía a los que lo usaban colocarse en tal posición, que desde ella podían hacer fuego a mansalva sobre el enemigo, sin que éste pudiera, en cambio, responderle, habiéndose dado algunos ejemplos notables de esta ventaja táctica a que nos referimos. En un combate de escuadra, tal como ahora consideramos, la ventaja consistía en poder llevar los cañones más a proa, para hacer fuego, pudiendo también seguir al enemigo durante mayor espacio de tiempo cuando venía a quedar por la popa, con lo que se conseguía doblar o triplicar el número de tiros que podía recibir, disminuyéndose, a la vez, el sector muerto, exis-

tente entre dos antagonistas sucesivos (1). Estos detalles de cosas tan antiguas y pasadas ya de moda por completo, envuelven en sí lecciones que jamás son viejas y que no difieren bajo ningún concepto, de las experiencias posteriores hechas con las armas modernas y el torpedo.

En realidad, toda esta acción del 12 de Abril de 1782, está repleta de sanas enseñanzas militares. La perseverancia en la persecución, la adquisición de ventaja en la posición, la concentración del esfuerzo propio, la dispersión de las fuerzas enemigas, la gran influencia táctica de pequeñas pero importantes modificaciones usadas en el material de guerra; de todo esto hemos tratado ya con detenimiento y extensión. Insistir aún en la necesidad que hay de no dejar escapar la ocasión que se presente para batir al enemigo en detalle, sería tiempo perdido para todo aquel que no haya quedado ya convencido de la influencia que tuvo la jornada del 9 de Abril sobre el combate librado el 12 del mismo mes. El abandono del ataque de Jamaica, después de la derrota de la flota francesa, demuestra de manera concluyente que el verdadero camino para asegurar bien los objetivos ulteriores que hayan, no es otro sino la derrota de la fuerza que amenace o impida su realización. Queda por hacer, al menos, una crítica de carácter delicado, pero muy esencial en sí, puesto que de ella se deducirá multitud de enseñanzas ligadas a estos sucesos. Su objeto principal será estudiar la manera cómo se alcanzó la victoria y los efectos que consiguientemente tuvo ésta sobre la guerra en general.

Después del lapso de tiempo transcurrido, es difícil dilucidar lo que podría o no haberse hecho para seguir navegando con buques que habían recibido averías en sus velas y aparejos; o lo que es lo mismo, lo que hubiera o no podido hacerse para conservar la movilidad, que es el primer elemento característico de la fuerza naval. Depende la respuesta que se dé a esta cuestión, no solo de la clase de averías que hubieran recibido los buques —lo que quizás pudiera sacarse examinando atentamente sus libros de bitácora— sino también de los medios de que dispusieran para su reparación y de la energía y aptitud que tuvieran para ello las tripulaciones; condiciones que difieren de un barco a otro. Sin embargo, con respecto a la facultad y posibilidad tenida por la flota inglesa, para aprovecharse de las ventajas obtenidas por medio de una persecución más vigorosa del enemigo, el día 12 de Abril, tenemos el testimonio dado por dos

(1) Véase el "United Service Journal" de 1834. Parte II, pág. 109 y siguientes.

oficiales muy distinguidos, que son, en este caso, de la mayor autoridad. Nos referimos a Sir Samuel Hood y a Sir Charles Douglas, que eran, respectivamente, segundo de Rodney y Jefe de Estado Mayor de su escuadra. El primero expresó su opinión diciendo que podrían haberse apresado veinte navíos al enemigo, y así se lo dijo a Rodney al día siguiente; mientras que el Jefe de Estado Mayor de la Escuadra, quedó tan disgustado con el fracaso de la persecución y la manera cómo el Almirante recibió sus indicaciones, que parece pensó seriamente, en hacer dimisión de su puesto (1).

El consejo y la crítica son cosas fáciles para todos aquellos que no soportan por sí el peso completo de la responsabilidad, que no pueden sentirla verdaderamente, mas que el hombre sobre el cual pesa en realidad; pero de todos modos, es cierto que en la guerra los grandes resultados no pueden alcanzarse, con frecuencia, más que a trueque de riesgos y esfuerzos. Sin embargo, el juicio formado por los dos oficiales acabados de mencionar, está confirmado implícitamente por las relaciones francesas. Rodney justifica su acción de no haber perseguido al enemigo, alegando la averiada condición en que habían quedado muchos de sus buques y otros detalles incidentales, inherentes todos a la terminación de un combate tan encarnizado. En seguida sugiere la idea de lo que podría haber hecho aquella noche la escuadra francesa, si la hubiera perseguido. « Se separó —dice él— formando un cuerpo de veintiséis navíos de línea » (2). Estas hipótesis hacen bastante honor a su imaginación, considerando lo que la flota francesa había hecho durante el día. Pero con respecto al cuerpo de veintiséis barcos (3). De Vaudreuil, que después de la rendición de De Grasse hizo señal para que todos los barcos se reuniesen alrededor de su insignia, dice que sólo vio consigo diez, a la próxima mañana, no habiéndosele incorporado ninguno antes del día 14. En los días sucesivos se le unieron cinco más, que lo verificaron a intervalos (4). Con este número se dirigió De Vaudreuil al *rendez vous* del Cabo Francés donde encontró a los demás navíos que allí estaban reparando, ascendiendo el total reunido a la cifra de veinte. Los cinco restantes que faltaban para el total de los que habían estado en acción, huyeron a Curazao, que quedaba a 600 millas distante, y no se incorpararon al resto de su escuadra hasta el

(1) Véase la carta de Sir Howard Douglas, inserta en el "United Service Journal", 1834, parte II, pág. 97, y también la obra del mismo autor titulada "Naval evolutions". Las cartas de Sir Samuel Hood no han estado a la vista del autor.

(2) Vida de Rodney. Vol II, pág. 248.

(3) Eran solo veinticinco en total.

(4) GUERIN: vol. V, pág. 511.

mes de Mayo. Por lo tanto, «el cuerpo de veintiséis navíos» no existió en realidad, puesto que, por el contrario, la flota francesa quedó muy estropeada, dividida y con varios de sus buques completamente aislados, según acabamos de ver. Con respecto a las averías sufridas, no parece que haya razón alguna que autorice a creer que los ingleses sufrieron más; al contrario, más bien menos que sus enemigos, existiendo una declaración curiosa de esto en una carta de Sir Gilbert Blane, que dice así:

> «Con dificultad pudimos persuadir a los Oficiales franceses de que eran ciertas las listas de muertos y heridos que dieron nuestros barcos al Almirante, habiendo habido uno de ellos que muy llanamente me contradijo, diciéndome que nosotros siempre publicábamos una relación falsa de nuestras pérdidas. Yo entonces le hice recorrer conmigo las cubiertas del *Formidable* y le rogué que se fijara en el número de balazos que había y *también en lo poco que había sufrido el aparejo,* preguntándole después si era posible relacionar tal grado de daños con la pérdida de más de catorce hombres, que era el número de nuestros muertos, *el mayor habido en los buques de la escuadra,* salvo en *Royal Oak* y en el *Monarch.* El.... reconoció entonces que nuestro fuego había sido mucho más sostenido y mejor dirigido que el efectuado por sus barcos» (1).

Poca duda puede, pues, quedar, de que no se aprovechó la ventaja alcanzada con todo el vigor posible. Hasta cinco días después del combate, no se mandó la división de Hood hacia Santo Domingo, donde se apoderaron, en el paso de la Mona, del *Jason* y el *Caton* que se habían separado de la escuadra antes de aquél, —como se recordará—, y se encontraban ahora de camino para el Cabo Francés. Estos navíos y otros dos más pequeños fueron los únicos frutos obtenidos después de la victoria. Dadas las condiciones en que estaba la guerra en Inglaterra, semejante prudencia es un fracaso que constituye una mancha seria para la reputación militar de Rodney y tiene su importancia para determinar el lugar que corresponde a este jefe entre los Almirantes afortunados. Es verdad, que Rodney por el momento salvó a Jamaica; pero pudo aniquilar a la flota francesa, tuvo la oportunidad precisa para ello, y sin embargo, la dejó escapar. También él, a semejanza de De Grasse, se dejó cegar por el objetivo inmediato y no supo apreciar ni la situación militar general, ni el gran factor que de ella dependía.

(1) **Vida de Rodney: vol. II, pág. 246.**

Para apreciar las consecuencias de su descuido y lo indeciso que fue, en realidad, este famoso combate, debemos dejar transcurrir un año y escuchar los debates habidos en el Parlamento, en Febrero de 1783, al discutirse las condiciones de paz. La aprobación o censura de los términos negociados por el Ministerio entonces existente, envolvería la discusión de muchas consideraciones; pero el punto principal del debate se redujo a determinar si las condiciones estipuladas eran tales como había lugar a pedir, dadas las circunstancias militares y económicas respectivas en que se encontraban ambos beligerantes; o bien, si habría sido preferible para Inglaterra continuar la guerra, mejor que someterse a los sacrificios hechos. Con respecto a la situación económica, es probable, a despecho de la sombría perspectiva pintada por los abogados de la paz, que no existiera entonces mayor duda de la que hay hoy día con respecto a los recursos respectivos de los diversos países. La cuestión de la fuerza militar estaba circunscripta realmente a la del Poder Naval. El Ministerio contestó diciendo que todas las fuerzas británicas reunidas apenas si sumarían un ciento de navíos de línea; mientras que las de Francia y España agrupadas, ascendían a ciento cuarenta, y esto sin hablar ya de Holanda.

> « Con inferioridad tan notoria, ¿qué esperanzas de éxito podrían haberse derivado, bien sea de la experiencia obtenida en la última campaña o de cualquiera otra nueva distribución de fuerzas que pudiera haberse hecho para la campaña subsiguiente? En las Antillas no hubiéramos podido tener más que cuarenta y seis buques que oponer a cuarenta, los cuales, el día que se firmó la paz, estaban fondeados en la bahía de Cádiz con 16.000 hombres de tropa a su bordo, listos para dirigirse al Nuevo Mundo, donde se les hubieran incorporado doce navíos más de línea, que estaban en la Habana, y otros diez que esperaban en Santo Domingo.... ¿No habría sido muy razonable sospechar que la campaña de las Antillas habría terminado con la pérdida de Jamaica, que era justamente el objetivo reconocido de estos inmensos armamentos? » (1).

He aquí, a no dudarlo, los razonamientos de un partidario decidido de la paz y por lo tanto, es preciso acogerlos con marcada reserva. La exactitud de las cifras presentadas en la relación numérica comparativa fue impugnada por Lord Keppel, que era miembro del mismo partido, y hacía muy poco se encontraba al frente del al-

(1) Annual Register, 1783, pág. 151.

mirantazgo, cuyo puesto abandonó por no estar conforme con el tratado que desaprobaba (1).

Los estadistas ingleses, lo mismo que los marinos, debían ya saber por esta época apreciar en su verdadero valor, el poder real de las marinas de otros países, descontando el aparente. Sin embargo, cuán diferente hubiera sido la apreciación de la situación, tanto moral como material, si Rodney hubiese recogido todos los frutos que debió alcanzar de la victoria debidos más bien a la fortuna que a su propio mérito, con haber sido éste grande, como innegablemente lo fue.

Una carta anónima publicada en 1809, pero llevando en sí visos grandes y evidentes de haber sido escrita por Sir Gilbert Blane, médico de la escuadra y persona de gran intimidad con Rodney, (el cual estuvo casi constantemente enfermo todo el tiempo que duró su última campaña) dice que el Almirante « se cuidaba poco de la victoria alcanzada el 12 de Abril de 1782 » Habría preferido basar su reputación en las combinaciones llevadas a cabo contra De Guichen el 17 de Abril de 1780 y « acechaba la oportunidad de batir con una flota inferior a dicho oficial, que tenía por el mejor de la marina francesa, habiéndosele ya ofrecido una ocasión semejante, que perdió por la desobediencia de sus capitanes, sin lo cual hubiera podido alcanzar celebridad inmortal » (2). Pocos hombres de estudio se encontrarán inclinados a escatimar mérito a la conducta de Rodney en estas dos ocasiones. La fortuna, sin embargo, decretó que su gloria dependiese de un combate que fue brillante en sí mismo, pero en donde sus propias cualidades contribuyeron lo menos posible para su realización, y después le negó el éxito, cuando tan merecedor era a él. La principal acción de su vida en que el éxito respondió al mérito, fue la destrucción de la flota Lángara en el Cabo San Vicente, y sin embargo, casi ha quedado sumida por completo en el olvido, cuando exigió las cualidades más eminentes del hombre de mar y puede compararse muy bien con la persecución de Conflans por Hawke, descrita anteriormente según se recordará (3).

---

(1) Annual Register, 1783, pág. 157. Vida del Almirante Keppel, vol. II, pág. 403.

(2) Naval Chronicle, vol. XXV, pág. 404.

(3) Página 442. Hay otra versión que se desprende del "Naval Atalantis", según la cual la voz pública de aquellos dís atribuía el principal mérito de esta acción a Young, Comandante del buque insignia. Sir Gilbert Blane, decía muchos años después lo siguiente: "Cuando faltaba poco para la puesta del sol, se empezó a debatir si debería continuarse la caza. Después de alguna discusión habida entre el Almirante y el Comandante — en la cual estuve yo presente, pues el Almirante estaba enfermo en su alojamiento a causa de su padecimiento de gota— se decidió, al fin, continuar al mismo rumbo, con la señal de "empeñar combate a sotavento" ("United Service Journal", 1830, parte II, pág. 479).

Habían transcurrido dos años y medio desde la fecha en que fue nombrado Rodney para su mando. En este tiempo había tenido varios éxitos de importancia y, como se decía con verdad, había capturado a tres Almirantes, uno francés, otro español y otro holandés. « En este lapso había agregado a la marina británica doce navíos de línea, apresados todos ellos al enemigo, destruyéndoles, además, otros cinco; y para hacer todo esto aún más curioso y notable, entre las presas se contaba al *Ville de París*, que pasaba por ser el único navío de guerra de primera clase hasta entonces apresado y llevado a puerto por un Comandante en Jefe de Nación alguna determinada ».

A pesar de sus servicios, el espíritu de partido, tan fuerte entonces en Inglaterra, que había llegado a invadir hasta el ejército y la marina consiguió que lo llamaran a su Patria, a la caída del Ministerio de Lord North (2); y cuando llegaron allá las noticias de su victoria, ya había salido de Inglaterra su sucesor, que era oficial de nombre oscuro. En el estado de decaimiento y postración en que se encontraban los asuntos ingleses de aquella época, la referida victoria produjo el mayor contento, imponiendo silencio a las observaciones que previamente despertaron ciertos puntos habidos en la conducta anterior del Almirante. La gente no estaba de humor de crítica y con las ideas exageradas que prevalecieron acerca de los resultados obtenidos, nadie pensó en el fracaso que hubo, dejando de obtenerlas mayores. Esta impresión duró mucho tiempo, tanto, que aún en el año 1830, cuando se publicó por primera vez la vida de Rodney, se decía « que la marina francesa había sufrido tantas averías y quedó tan mal parada con la victoria decisiva alcanzada el 12 de Abril, que su estado aseguraba no podría disputar nunca más el imperio de los mares a la Gran Bretaña ». Esta exageración, excusable el año 1782, no lo era ya en esta época, en que la reflexión había tenido tiempo de calmar los ánimos. Los favorables términos obtenidos en el tratado se debieron a las dificultades económicas con que luchaba Francia, y no a su humillación naval; y si bien es cierto que hubo exageración en el debate entablado por los abogados de la paz, al decir que Inglaterra no habría podido salvar a Jamaica, también es probable que no hubiera podido recuperar con sus armas, las demás islas que le restituyó el tratado.

La memoria de De Grasse estará siempre asociada a los grandes

(2) Rodney era un ardiente tory (realista). Casi todos los demás Almirantes distinguidos de aquellos tiempos, singularmente Keppel, Howe y Barrington, eran whigs (demócratas). Hecho infortunado para el Poder Naval de Inglaterra.

servicios prestados a la América. Su nombre, mejor que el de Rochambeau, representa el socorro material que Francia prestó a la lucha que sostuvo por su vida, la joven república; de la misma manera que el de Lafayette representa la simpatía moral tan oportunamente propagada. Los incidentes de la vida de De Grasse, subsiguientes al gran desastre con que terminó su carrera activa, no pueden ser indiferentes a los lectores americanos, por lo que los mencionaremos aquí someramente.

Después de la rendición del navío *Ville de Paris*, De Grasse acompañó a la flota inglesa con sus presas a Jamaica, donde Rodney reparó y arregló de nuevo sus barcos, apareciendo, pues, De Grasse como cautivo en el preciso sitio de su pretendida conquista. El 19 de mayo salió de la isla para Inglaterra, pero continuando aún en su carácter de prisionero. Al llegar allí fue tratado, tanto por los Oficiales de marina como por el pueblo, con esa atención benévola y lisonjera que el vencedor concede fácilmente al vencido, a la cual su valor personal lo hacía al menos acreedor. Se dice que De Grasse no tuvo inconveniente en presentarse al populacho en diversas ocasiones, saliendo al balcón de las habitaciones que ocupaba en Londres, a recibir las aclamaciones del pueblo, que pedía ver al valiente francés. Esta actitud, poco en consonancia con su verdadera situación, provocó la indignación de sus compatriotas, tanto más, cuanto que no había tenido reparo en denunciar con exceso la conducta de sus subordinados, en el desdichado combate del 12 de abril.

> «Lleva su desgracia —escribía Sir Gilbert Blane— con serenidad de ánimo y con la convicción, como él dice de haber cumplido con su deber... Atribuyéndola, no a la inferioridad de sus fuerzas, sino al indigno abandono de sus Oficiales en los demás barcos, a los cuales hizo señal de incorporarse, llegando hasta decirles de viva voz que pasasen a su lado para sostenerle, pero ellos le abandonaron» (1).

Este era el tema de todas sus expresiones. Escribiendo desde la capitana inglesa el día después del combate, «imputaba a sus capitanes la mayor parte de sus desgracias acaecidas el día anterior. Unos habían desobedecido las señales; otros, y singularmente los del *Languedoc* y *Couronne* (que eran sus matalotes de popa y proa, respectivamente), le habían abandonado» (2). Sin embargo, no se limitó

(1) **Vida de Rodney: vol. II, pág. 242.**
(2) **CHEVALIER, pág. 311.**

a lo expresado en los partes oficiales, sino que mientras estuvo prisionero en Londres, publicó varios folletos en el mismo sentido, repartiéndolos profusamente por toda Europa.

El gobierno, pensando, naturalmente, que no podía él manchar así la reputación de su Cuerpo, sin tener buenas razones para ello, se resolvió a hacer una investigación, con objeto de castigar sin contemplaciones a todo aquel que resultara culpable. Se aprisionaron a los Comandantes del *Languedoc* y *Couronne*, tan pronto como llegaron a Francia, recogiéndose y reuniéndose todos los libros de bitácora, papeles y demás documentos concernientes al caso. Con todas estas circunstancias, no es de admirar que al volver De Grasse a Francia, se encontrara, según su propia expresión, con que «no había uno que le alargara la mano» (1).

Hasta principios del año 1784, no estuvieron listos todos los acusados y testigos para comparecer ante el Consejo de guerra; pero el resultado de la vista fue probar de la manera más clara y terminante que casi todos aquellos a quienes el Almirante atacaba, aún suponiendo que pudiera imputárseles alguna falta, eran de carácter leve y merecedoras, por lo tanto, de muy escaso castigo. «Con todo —dice prudentemente un escritor francés— no puede menos de decirse, con el tribunal, que la captura de un Almirante que mandaba treinta navíos de línea, es un incidente histórico que causa la pena de toda la nación» (2). Con respecto a la conducta observada por el Almirante en el combate, el tribunal fue de parecer que el peligro corrido por el *Zélé* en la mañana del 12 no era tan grande como para justificar que navegase de arribada tanto tiempo como lo hizo; que el averiado buque contaba con una brisa de que los ingleses (distantes cinco millas hacia el Sur) aún no habían participado, y que a favor de ella había podido dirigirse hacia Basse Terre, llegando allí a las diez de la mañana; que el combate no debía haber empezado hasta que todos los buques hubieran estado en línea; y, finalmente, que la flota debería haber formado de la misma amura que los ingleses, porque continuando navegando al Sur, se metía en la zona de calmas y ventolinas flojas, existentes al extremo Norte de la Dominica (3).

(1) KERGUELEN: **Guerre Maritime de 1778. Carta de De Grasse a Kerguelen**, pág. 263.

(2) ROUDE: **Batailles Navales.** Es interesante hacer notar aquí, con relación a lo que estamos diciendo, que uno de los barcos que estaba cerca del Almirante francés cuando este se rindió, era el **Plutón**, que a pesar de ser el navío de extrema retaguardia, había, sin embargo, alcanzado esta posición, digna de la alta reputación que gozaba su Comndante, D'Albert de Rions.

(3) TROUDE: vol. II, pág. 147.

De Grasse quedó muy disgustado con el parecer del Consejo, y fue lo suficientemente indiscreto para escribir al Ministro de Marina protestando de ello y pidiendo una nueva vista del proceso. El Ministro le acusó recibo de su protesta y le contestó en nombre del Rey. Comentaba primero sus dichos en los folletos, tan profusamente repartidos, haciendo resaltar después sus contradicciones, con los testimonios aducidos ante el Consejo, y terminaba su réplica con estas duras palabras:

> «La pérdida del combate no puede atribuirse a culpabilidad alguna de parte de los Comandantes de buques. Resulta de las averiguaciones hechas, que V. se ha permitido atentar a la reputación de varios Oficiales, con sus mal fundadas acusaciones; todo, con el objeto de no cargar ante la opinión pública con la responsabilidad de un resultado desdichado, cuya excusa quizás pudiera V. haberla buscado, fundándose en la inferioridad de sus fuerzas, en lo incierta que es la fortuna de la guerra, y en otras circunstancias independientes al dominio de usted. S. M. quiere creer que V. hizo todo lo que pudo por impedir las desdichas de aquel día; pero no puede ser igualmente indulgente, por lo que respecta a las injustas acusaciones que V. hace contra aquellos Oficiales de su Armada que han sido ya absueltos de los cargos que se les hicieron. S. M. está descontenta de su conducta en este particular, y le prohibe a V. que se presente ante ella. Yo le transmito sus órdenes con pesar, y le añado como consejo mío propio que dada las circunstancias, V. debe retirarse a su provincia».

De Grasse murió en enero de 1778. Su afortunado adversario fue recompensado con la dignidad de Par del Reino y una pensión, viviendo hasta el año 1792. A Hood lo hicieron también Par y mandó con distinción en los comienzos de las guerras de la Revolución Francesa, ganándose la admiración entusiasta de Nelson que sirvió a sus órdenes; pero una diferencia muy viva, tenida con el Almirantazgo, hizo que se retirara antes de haber añadido nuevos laureles a su brillante reputación. Murió en 1816 a la avanzada edad de 92 años.

CAPITULO XIV

DISCUSION Y CRITICA DE LA GUERRA MARITIMA DE 1778

La guerra de 1778, habida entre la Gran Bretaña y la Casa de Borbón, que está ligada tan íntimamente a la Revolución Americana, es una guerra que en cierto modo tiene ya su crítica hecha. Baste decir que fue puramente marítima. Los reinos aliados, no solamente se abstuvieron de entrometerse en los enredos continentales, que Inglaterra procuraba excitar de acuerdo con su primitiva política sobre el particular, sino que además, hubo entre los contendientes, un casi equilibrio en el mar, no realizado desde los días de Tourville. Los temas de la contienda, los objetos por los que se emprendió la guerra, y los fines que se perseguían en ella, estaban en su mayor parte bien lejanos de Europa, no estando ninguno en el continente, con la única excepción de Gibraltar, cuya lucha, confinada a un rincón oscuro y estéril separado de las demás naciones neutrales por todo el territorio de Francia y España, no amenazó jamás envolver ni atraer hacia sí a más estados que a los directamente interesados en la contienda que se debatía.

Semejantes condiciones no existieron en guerra alguna de las habidas desde el advenimiento al trono de Luis XIV hasta la caída de Napoleón. Hubo un período en el reinado del primero, durante el cual la marina francesa fue superior a la inglesa y holandesa, tanto en número, cuanto en equipo y armamento; pero la política y ambición del Soberano estuvo siempre dirigida hacia la extensión continental, con lo que su Poder Naval, falto de cimientos sólidos y adecuados, tuvo que ser, de precisión, efímero. Durante las primeras tres cuartas partes del siglo XVIII, no hubo, prácticamente, freno alguno al Poder Naval de Inglaterra; pero con haber sido sus efectos tan grandes sobre los resultados generales obtenidos en aquellos días, la ausencia de un Poder Naval capaz de rivalizar con el primero, hizo que sus operaciones careciesen totalmente de enseñanzas militares. Posteriormente, en las guerras de la república francesa y el imperio,

la igualdad habida en el número de buques y en la artillería, fue asunto completamente ilusorio, en razón a la desmoralización que prevalecía entre los Oficiales y marineros franceses, debido a causas que no es necesario detallar aquí. Tràs algunos años pasados en esfuerzos vigorosos aunque impotentes, ocurrió el tremendo desastre de Trafalgar, que vino a proclamar a la faz del mundo la ineficiencia de las marinas española y francesa, descubierta ya por la perspicaz vista de Nelson y de sus demás compañeros de armas, basándose en esta ineficiencia presentida, la confianza desdeñosa que caracterizó su actitud y en cierto modo su táctica, con respecto a sus adversarios. Desde entonces el Emperador «apartó los ojos del único campo de batalla donde la fortuna le había sido infiel, decidiéndose a perseguir a Inglaterra en todos los sitios que no fueran los mares, y aunque emprendió la reconstitución de la marina, fue sin reservarle parte alguna en la contienda, que empezó más furiosa que nunca... Desde aquí, hasta el último día del Imperio, el Emperador rehusó ofrecerle a su marina reconstituída llena de ardor y confianza, la oportunidad de medirse con la enemiga» (1). La Gran Bretaña volvió, pues, a ocupar su antigua posición de señora incuestionable de los mares.

Las personas que se dediquen al estudio de las guerras navales, esperarán, por tanto, encontrar en ésta un interés particular, con respecto a los planes y métodos desarrollados por los actores de esta gran lucha, especialmente en los puntos referentes a la dirección general de las hostilidades, en su conjunto, o en ciertas de sus fases bien definidas. El mismo interés debe resultar del examen de las miras estratégicas que dió o pudo haber dado continuidad a sus acciones, desde él principio hasta el fin, y en los movimientos estra tégicos que afectaron bien o mal los resultados de los períodos más limitados a que daremos el nombre de campañas navales. Sin embargo, aunque no pueda menos de reconocerse que los combates particulares de aquellos días, contienen su parte práctica y no están exentos enteramente de enseñanzas tácticas, que hemos tratado de poner de manifiesto en las páginas anteriores, no es menos cierto, sin duda alguna, que como todos los sistemas tácticos de la historia, tuvieron su época. La utilidad actual que presenta su estudio es, pues, como medio educativo que contribuye a adquirir la costumbre de formar juicios tácticos exactos; pero conviene tener presente las diferencias, a fin de comprender que sus ejemplos no pueden seguirse hoy ya rigurosamente. Por otra parte, los movimientos que preceden y preparan los grandes combates —o bien, aquellos que por su hábil y

(1) JURIEN DE LA GRAVIERE: Guerres Maritimes, vol. II, pág. 255.

enérgica combinación producen, sin combate propiamente dicho, resultados importantes— dependiendo de factores más estables que las armas usadas en cada época, nos suministran también, por consiguiente, principios de valor más duradero.

En una guerra emprendida con un *objeto* determinado bien sea este la posesión de un territorio especial o de una posición particular, quizás no sea conveniente, bajo el punto de vista militar, efectuar desde luego el ataque directo contra el lugar ambicionado para el logro del fin deseado. La finalidad hacia la cual se dirijan las operaciones militares, podrá ser por lo tanto, otra distinta de aquella que desee obtener el gobierno beligerante; esta finalidad ha recibido su nombre propio, y se la llama *objetivo*. Para hacer el examen crítico de cualquier guerra, es necesario, primero: poner claramente ante los ojos de la persona que vaya a considerar el asunto, los objetos deseados por cada uno de los beligerantes; después, considerar si los objetivos elegidos son los más convenientes, en caso de éxito para el logro de los objetos requeridos; y finalmente, estudiar los méritos y faltas habidas en los diversos movimientos efectuados, para alcanzar el objetivo. La minuciosidad que se emplee al hacer este examen, dependerá de la extensión de la obra y profundidad que desee darle el autor. En cuanto a la claridad del estudio, se obtendrá generalmente, por medio de una discusión concienzuda precedida de un bosquejo general, que abarque en su conjunto tan solo los rasgos principales de la guerra, libres de todo detalle. Una vez hecho esto y apoderados por completo de las líneas principales de la cuestión, resulta ya muy fácil referirse a los detalles, los cuales van encajándose poco a poco en su verdadero lugar. Nuestros esfuerzos, pues, se limitarán aquí a presentar ese bosquejo general por ser lo más adecuado a los límites propuestos en esta obra.

Las principales partes contendientes en la guerra de 1778, fueron: por una parte, la Gran Bretaña; y por otra la Casa de Borbón, centralizada en los dos grandes reinos de España y Francia. Las colonias americanas, que estaban ya empeñadas en su desigual lucha contra la madre Patria, vieron venir con alegría suceso tan importante para ellas; por último Holanda, por su parte, se vió obligada por Inglaterra, el año 1780, a entrar deliberadamente en una guerra en la que tenía todo que perder y nada que ganar. El objeto de los americanos era perfectamente sencillo; querían libertar a su Patria de la soberanía inglesa. Su pobreza y falta de Poder Naval Militar —que solo contaba con unos cuantos cruceros destinados a hacer presas sobre el comercio del enemigo— limitó necesariamente

sus esfuerzos a la guerra terrestre sobre el continente. Esto produjo de hecho una poderosa diversión de fuerzas en favor de los aliados, constituyendo, por decirlo así, un agujero por donde se iban todos los recursos disponibles de la Gran Bretaña, la cual conservaba, sin embargo, la facultad de cortar de raíz todo lo expuesto, abandonando la contienda. Holanda, por otra parte, viéndose libre de la invasión por tierra, no mostró otros deseos que escapar con las menores pérdidas posibles en sus posesiones exteriores, confiando para ello en el auxilio que le prestarían las marinas aliadas. El objeto de estos dos contendientes menores, puede decirse, por lo tanto, que fue la conclusión de la guerra, mientras que los principales esperaban de su continuación que cambiaran ciertas condiciones que constituían los objetos de sus hostilidades.

Con respecto a la Gran Bretaña, el objeto de la guerra era también muy claro. Habiéndose complicado en un lamentable altercado con las colonias que más le prometían, la contienda había ido paso a paso aumentando hasta amenazarle con la pérdida de aquellas. Para mantener el dominio por la fuerza, ya que la adhesión voluntaria había desaparecido, es por lo que Inglaterra había empuñado sus armas contra ellas. Su objeto era, pues, impedir la separación de estos establecimientos lejanos en los cuales estaba su grandeza enlazada indisolublemente a los ojos de aquella generación. La aparición de Francia y España y el concurso activo que aportaron a la causa de los colonos, no cambió en nada el objeto de Inglaterra, sea cual fuese el cambio de objetivo que pudieran o debieran haber sufrido sus planes militares. El peligro de perder las colonias continentales se había acrecentado mucho con este aumento que tuvo el número de sus enemigos, lo cual trajo también consigo una amenaza de pérdida, que en parte había de realizarse pronto, contra otras valiosas posesiones coloniales. En resumen: Inglaterra, con respecto al objeto que provocaba la guerra, estaba estrictamente a la defensiva; tenía mucho que perder y en el mejor caso solo aspiraba a conservar lo que tenía. Al forzar entrar en la guerra a Holanda, adquiría, sin embargo, una ventaja militar, porque sin aumentar la fuerza de sus adversarios, considerablemente, adquiría la posibilidad de conquistar varias posiciones militares o comerciales, importantes y mal defendidas.

Los propósitos y objetos de Francia y España, eran aún más complejos. Había incentivos morales de enemistad hereditaria y deseo de venganza por un pasado aún reciente, todo lo cual tenía, sin duda alguna, mucha influencia. Lo mismo sucedía a Francia con la simpatía que los *salons* y filósofos prestaban a la lucha sostenida por

los colonos en favor de su libertad; pero si bien es cierto que las consideraciones sentimentales afectan poderosamente la acción de las naciones, tampoco lo es menos que solo por medios tangibles, es como puede graduarse y medirse su importancia. Francia podría desear reconquistar sus posiciones de Norte América, pero la generación de colonos de aquella época, tenía recuerdos personales demasiado vivos de las viejas contiendas habidas allí, para prestar aquiescencia alguna a tales deseos respecto al Canadá. La poderosa desconfianza sentida hacia los franceses, por los americanos de la era revolucionaria, quedó muy olvidada con el sentimiento de gratitud que despertó la simpatía y ayuda efectiva que entonces le concedieron; pero, al mismo tiempo, Francia comprendía bien y así lo estimó, que la renovación de sus pretensiones podría promover una reconciliación basada en mutuas concesiones, entre pueblos de la misma raza que solo hacía poco tiempo se veían separados por las diferencias existentes. Esta reconciliación era, además, asunto por el que no había dejado de abogar una fracción considerable de ingleses, dotados de elevado espíritu, así que Francia no manifestó este objeto, que quizás ni siquiera alentara. Por el contrario, renunció formalmente a toda pretensión sobre parte alguna del continente que estaba entonces, o había estado recientemente, bajo el dominio de la corona británica, pero se reservó su libertad de acción para conquistar y retener cualquier isla de las Antillas. Inútil es decir que quedaban expuestas a sus ataques todas las demás colonias que poseía la Gran Bretaña. Los principales objetos a que Francia aspiraba eran, por tanto, las Antillas inglesas, el dominio de la India, que toda había pasado a manos de los ingleses, y por último, el deseo de asegurar a su debido tiempo la independencia de los Estados Unidos, para lo cual se había creado una diversión de fuerzas suficientes en su favor. Con la política comercial exclusivista que caracterizó a aquella generación, se esperaba que la pérdida de estas importantes posesiones disminuiría la grandeza comercial de Inglaterra, en la cual se fundaba su prosperidad, sirviendo para debilitar a dicha nación y reforzar, en cambio, a Francia. Esta contienda, que en realidad debió ser mayor de lo que fue, puede decirse que constituyó por sí, el motivo real que animó a Francia a la lucha; todas las miras perseguidas se resumieron en este supremo fin, al cual contribuyeron, buscándose como objeto, la adquisición de la superioridad marítima y política, sobre Inglaterra.

Adquirir preponderancia sobre dicha nación, en combinación con Francia, fueron también las miras de España. Este reino, menos vigoroso que su aliado, había participado igualmente de su humilla-

ción; pero la naturaleza bien definida de las pérdidas sufridas, le llevaba a buscar objetos claramente especificados, difíciles de concordar, con las miras más vagas sustentadas por Francia. Aunque ningún español de aquella época podía recordar haber visto flotar su bandera sobre Menorca, Gibraltar o Jamaica, sin embargo el lapso de tiempo transcurrido no había sido bastante para suavizar la pena que sentía por su pérdida este pueblo orgulloso y tenaz. La tradición que llevaba a los americanos a oponerse al restablecimiento de la autoridad francesa en el Canadá no existía, por otra parte, con respecto a la renovación de la soberanía española en las dos Floridas.

Tales eran, pues, los objetos perseguidos por las dos naciones, cuya intervención cambió el carácter total de la Revolución Americana. No es necesario decir que estos objetos no aparecieron todos entre las causas o pretextos confesados para declararse las hostilidades; con todo, la sagaz opinión inglesa de la época, lo notó perfectamente, puesto que el fundamento real de la acción de los dos reinos borbones aliados, se sintetizaba muy bien en la siguiente frase del manifiesto francés: «Vengar sus respectivos agravios y poner fin a este imperio tiránico de los mares que Inglaterra se ha abrogado, y pretende mantener». En resumen; con respecto a los *objetos* de la guerra, los aliados estaban a la ofensiva, así como Inglaterra se escudó en la defensiva.

El tiránico imperio de los mares que se reprochaba a Inglaterra, no injustamente por cierto, estaba basado en su gran Poder Naval, ya fuese actual o latente, en su comercio, en sus buques armados, en sus establecimientos comerciales, en sus colonias y por último, en las estaciones navales que poseía dicha nación en todas las partes del mundo. Hasta esta época, sus colonias lejanas habían estado unidas a ella por los lazos del afecto y por el motivo, aún más poderoso, del interés propio, establecido por medio de unas relaciones comerciales estrechas, existentes con la madre Patria y por la protección que ella les dispensaba con la presencia constante de su Marina de guerra, superior a todas las demás. Al llegar la época de que tratamos, se originó con la revolución de las colonias continentales una ruptura considerable en la cadena de puertos importantes, sobre los cuales se basaba su Poder Naval, al par que los numerosos intereses de tráfico que existían entre ellas y las Antillas, perjudicados por las hostilidades consiguientes, tendían a enajenar a la Metrópoli las simpatías de las islas adyacentes. La lucha entablada, no fue solamente en busca de la posesión política y del usufructo comercial, sino que envolvía también una cuestión militar de primordial importancia. Se trataba, en efec-

to, de saber si una cadena de estaciones navales que cubría uno de los litorales del Atlántico y enlazaban al Canadá y Halifax con las Antillas, apoyado y defendido por la totalidad de una población marítima próspera y emprendedora, había o no, de quedar en manos de una nación que hasta entonces había usado su Poder Naval sin precedente, para mantener una política agresiva resuelta y seguida de éxito casi invariable.

Mientras que la Gran Bretaña se veía, pues, embarazada con la dificultad de mantener la posesión de sus bases navales, que eran los elementos defensivos de sus fuerzas de mar, su Poder Naval ofensivo, o sea su flota, se veía también amenazado con el desarrollo de armamentos marítimos que alistaban España y Francia. Estas dos potencias se le oponían ahora en el campo en que pretendió ella reinar sola como soberana, presentándose con una fuerza militar organizada, cuyo poder material era igual o superior al de su propia Armada. El momento elegido era, pues, favorable para atacar a esta gran potencia, factor decisivo por las riquezas que obtenía del mar, en todas las guerras europeas del siglo pasado. La cuestión que seguía inmediatamente era discernir cuáles habían de ser los puntos de ataque, o sea la elección de los principales *objetivos* sobre los cuales habían de ejercer resueltamente los mayores esfuerzos de los asaltantes, de los acometedores, y también los objetivos secundarios, destinados a distraer los esfuerzos de la defensa en forma conveniente para debilitar sus fuerzas.

Uno de los estadistas franceses más sabios de aquellos días, M. Turgot, mantuvo la idea de que en interés de Francia estaba que las colonias americanas no acabaran de alcanzar su entera independencia. Decía que si quedaban sometidas por consunción, su fuerza permanecía entonces perdida para la Gran Bretaña, y, si eran reducidas a la obediencia por la posesión militar de los puntos más importantes, conservando aún vida, entonces la necesidad constante de represión, sería un origen continuo de debilidad para la madre patria. Por más que esta opinión no prevaleció en los Consejos del gobierno francés, que deseaba la independencia efectiva de la América, encerraba, sin embargo, elementos de verdad que tuvieron influencia muy sensible en la dirección de la guerra. Si el principal objeto de Francia era buscar el bien de los Estados Unidos, alcanzando para ellos su libertad, entonces el continente llegaba a ser el teatro natural de operaciones, y sus puntos militares más importantes habrían constituído los objetivos de las operaciones; pero como el principal objeto de Francia no era beneficiar a América, sino causar daños a Inglate-

rra, el sano juicio militar dictaba que la lucha continental, lejos de ser favorecida para que llegase a su fin, debía, por el contrario, mantenerse en pie, llena de vida. Constituía esto una poderosa diversión de fuerzas en favor de Francia y en detrimento de Inglaterra, requiriendo tan solo esta ventaja la prestación de fuerza suficiente a los rebeldes para que pudieran mantener la resistencia a que los reducían las alternativas más desesperadas. El territorio de las trece colonias no debía, pues, ser el principal objetivo de Francia y mucho menos de España.

El valor comercial de las Antillas inglesas hacía que estas islas fuesen objetos tentadores a los ojos de los franceses, los cuales tenían una aptitud especial para adaptarse prontamente a las condiciones sociales de estos países, donde tenían ya posesiones coloniales bastante extensas. Además de las dos magníficas islas de Guadalupe y Martinica, pertenecientes a las Antillas menores que conservó siempre Francia, dicha nación poseía entonces Santa Lucía y la mitad occidental de Haití. Así, pues, podía esperar con una guerra feliz, añadir a sus posesiones la mayor parte de las Antillas inglesas, con lo que constituiría un verdadero imperio colonial. La susceptibilidad de España le impedía pensar en la posesión de Jamaica; pero siempre le quedaba la posibilidad eventual de reconquistar esta magnífica isla para una aliada más débil. Pero por muy apetecibles que pudieran ser las pequeñas Antillas, como posesiones y, por lo tanto, como objetos de guerra, su ocupación militar dependía por completo del dominio del mar para que pudieran ser objetivos convenientes. El gobierno francés prohibió, por lo tanto a sus jefes de escuadra que ocuparan las que pudiesen tomar. Deberían hacer prisioneras a sus guarniciones, destruir sus defensas y después retirarse. En el excelente puerto militar de Fort Royal, en la Martinica; en el Cabo Francés o en el puerto de la Habana, fuertemente ocupado por los aliados, tenían las escuadras francesas bases buenas, seguras, bien colocadas y de dimensiones apropiadas para sus operaciones. En cuanto a la pérdida temprana y seria de Santa Lucía, debe atribuirse a mal manejo de los Almirantes franceses y a habilidad profesional de los marinos ingleses. Las condiciones terrestres con que se encontraban las potencias rivales en las Antillas, puede decirse que eran aproximadamente iguales, disponiendo casi del mismo número de puntos de apoyo necesarios; de modo que la mera ocupación de otros, no serviría para aumentar su fuerza militar, dependiendo todo exclusivamente del número y valor de las flotas respectivas. Para extender la ocupación ulteriormente, con visos de seguridad, se necesitaba

adquirir primeramente la supremacía marítima, no ya local, sino general sobre todo el teatro de la guerra. Cualquiera otra ocupación que pudiera hacerse, sería precaria, a menos que no estuviese mantenida por un cuerpo de tropas considerable, cuyo sostenimiento habría resultado mucho más caro que el valor que en sí tenía el objeto.

La llave de la situación én las Antillas la constituía, pues, la flota; ésta era, por lo tanto, el verdadero objetivo que tenía ante sí el esfuerzo militar; tanto más, cuanto que la utilidad real y *militar* de los puertos de las Antillas, en esta guerra, era solo como base intermedia entre Europa y el continente americano, para que las escuadras pudieran retirarse a ellos cuando los ejércitos iban a sus cuarteles de invierno. No se emprendieron en las Antillas operaciones terrestres de sano juicio estratégico, salvo la toma de Santa Lucía por los ingleses y el plan abortado que hubo contra Jamaica el año 1782. No se verificó tampoco tentativa alguna seria contra puertos militares, tales como las Barbados o Fort Royal, cosa que hubiera sido posible antes de haber estado asegurada la preponderancia naval, ya fuese por un combate, ya por una feliz concentración de fuerzas. La llave de la situación, lo repetimos, eran las flotas.

La influencia del Poder Naval de una flota armada, sobre la guerra del continente americano, ha sido asunto que queda ya indicado con las opiniones dadas de Washington y Sir Henry Clinton. En lo que a la India respecta, considerada como teatro de la guerra aislado, también se ha discutido esto ampliamente en el principio del capítulo destinado a relatar la campaña de Suffren; de suerte que nos basta aquí repetir que dependía todo del dominio del mar, adquirido por la superioridad de una escuadra. La captura de Trincomalee, tan esencial como fue para la flota francesa, que no contaba con otra base de operaciones, fue, como la de Santa Lucía, una sorpresa, y no podía efectuarse más que por una derrota de la escuadra enemiga o bien, como sucedió, por ausencia de la misma. En Norte América y en la India, la sana política militar demuestra que el verdadero objetivo era la flota del enemigo, de la cual dependían las comunicaciones con las Metrópolis respectivas. Queda por analizar Europa, cuya situación apenas si vale la pena examinar como campo separado de acción, en razón a que sus relaciones con respecto a la guerra universal, son bastante más importantes. Se puede, pues, manifestar simplemente que los dos únicos puntos de Europa cuya transferencia política era objeto de la guerra, fueron Gibraltar y Menorca, el primero de los cuales, dado el apremio de España, constituyó por

todos conceptos el principal objetivo de los aliados. La posesión de ambas plazas dependía claramente del dominio del mar.

En la guerra naval, como en todas las demás, existen dos cosas que son desde el principio esenciales. La primera, posesión de una base conveniente sobre la frontera —que en el caso de la guerra naval será el litoral— a fin de empezar desde ella las operaciones; y la segunda, la posesión de una fuerza militar organizada, que en el supuesto de que se trata será una escuadra de porte y calidad adecuados a las operaciones que se proyecten. Si la guerra se extiende, como en el presente ejemplo, a comarcas distantes del globo, entonces se necesitará poseer en cada una de estas lejanas regiones puertos seguros para la Armada, que servirán de bases secundarias o accidentales de la guerra local. Entre estas bases secundarias y la principal, que es la patria, deben existir otras bases dotadas de razonable seguridad, a fin de procurar las comunicicaciones que dependerán en nuestro caso del dominio militar del mar que intervenga en el campo de acción considerado. Semejante dominio tiene que ejercerlo la marina, y lo alcanzará, bien limpiando el mar en todas direcciones de los cruceros hostiles, con objeto de permitir que los barcos de su nación puedan surcarlo con cierta seguridad, o bien acompañando con fuerzas (convoyando) a cada tren de barcos abastecedores, que salgan llevando los repuestos y auxilios necesarios en el lugar donde se efectúan estas distantes operaciones. De los dos métodos considerados, el primero requiere un esfuerzo amplio y difuso del Poder Naval nacional, mientras que el otro demanda una concentración del mismo sobre aquella parte del mar que ocupa el convoy en un momento determinado. Adóptese el método que se quiera, las comunicaciones tendrán que ser reforzadas, sin duda alguna, por la ocupación de buenos puertos militares, los cuales aunque no sean muy numerosos, es preciso tenerlos repartidos convenientemente a lo largo de las rutas que hayan de recorrerse, como sucede, por ejemplo, con el Cabo de Buena Esperanza y las islas Mauricio. La posesión de estaciones semejantes ha sido siempre cosa necesaria; pero hoy día lo es doblemente, porque el repuesto de carbón necesita hacerse con más frecuencia que el de provisiones y abastecimientos, en los días primitivos. A estas combinaciones de plazas fuertes que debe haber en la Metrópoli y al exterior, juntamente con la condición en que se encuentren las comunicaciones que existan entre ellas, es lo que podemos llamar rasgos estratégicos de la situación general militar, en vista de los cuales y de la fuerza relativa que tengan las dos flotas adversarias, deberá determinarse la naturaleza de las operaciones que se

emprendan. En cada una de las tres divisiones del campo, Europa, América y la India, se ha dado por separado la relación de lo sucedido en obsequio a la claridad, y en todos esos sitios el dominio del mar ha constituído el factor determinante, indicándose, por tanto, la flota adversaria como verdadero objetivo de las operaciones. Apliquemos ahora las consideraciones precedentes al campo total de la guerra y veamos hasta qué punto resulta buena la misma conclusión deducida anteriormente, y caso afirmativo, veamos entonces cuáles deberían haber sido, por cada lado, la naturaleza de las operaciones efectuadas (1).

En Europa, la base que tenía la Gran Bretaña en su territorio estaba constituída por el Canal de la Mancha y los dos Arsenales principales de Portsmouth y Plymouth. La base de las potencias aliadas estaba en el Atlántico y la constituían los puertos militares principles de Brest, Ferrol y Cádiz. A más de estos puertos, tenían en el Mediterráneo los Arsenales de Tolón y Cartagena, contra los cuales oponían los ingleses su estación de Mahón, en Menorca. Esta última debe, sin embargo, ponerse totalmente fuera de la lista, puesto que solo estuvo reducida durante la guerra a jugar un papel defensivo, en razón a que la flota inglesa no pudo disponer de ninguna escuadra que mandar al Mediterráneo. Gibraltar, al contrario, por la posición que ocupaba, servía muy bien para vigilar eficazmente a todos los destacamentos o refuerzos que franquearan el Estrecho, a condición de servir de estación a un cuerpo de barcos adecuado para ejecutar este servicio. Pero no se hizo esto, pues, se retuvo a la flota británica exclusivamente a la defensa del propio territorio, haciendo solo raras visitas al Peñón para convoyar los víveres que eran indispensables a la vida de la guarnición. Sin embargo, hubo diferencia esencial en los papeles jugados por Mahón y Gibraltar durante la guerra. El primero no tuvo importancia alguna en aquella ocasión, y no recibió tampoco atención alguna de parte de los aliados hasta un período avanzado de la guerra en que sucumbió, al fin, tras seis meses de sitio; mientras que Gibraltar fue considerado desde luego como asunto de primordial importancia absorbiendo, desde el principio, una gran parte de los esfuerzos de los aliados y creando, por lo tanto, una poderosa diversión de fuerzas en favor de la Gran Bretaña. Tal es el cuadro que ofrecen los rasgos principales presentados por la situación estratégica natural de Europa. A esto puede añadirse propiamente la observación de que toda ayuda que Holanda hubiera querido enviar a las flotas aliadas, tenía que recorrer una línea de co-

(1) Véase el mapa del Océano Atlántico Norte.

municaciones muy insegura, obligada como estaba a pasar por el Canal de la Mancha, base de los ingleses según queda dicho; pero como tal ayuda no llegó nunca a prestarse, no hay, en realidad, para qué ocuparse del asunto.

En Norte América, las bases locales para la guerra al tiempo de estallar la misma, eran: Nueva York, la bahía de Narragansett y Boston. Las dos primeras estaban entonces en manos de los ingleses y eran las estaciones más importantes que había en el continente por su posición, recursos y susceptibilidad de defensa. Boston había pasado a poder de los americanos, y estuvo por lo tanto, a disposición de los aliados. Por la dirección que en 1779 se dió a la guerra llevando las operaciones activas, inglesas, a los Estados del Sur, quedó Boston separado del teatro principal de operaciones, llegando hasta no tener importancia alguna, desde el punto de vista militar; pero si se hubiese adoptado el plan de aislar a Nueva Inglaterra, apoderándose de la línea de comunicaciones del Hudson y del lago Champlain, concentrando así el esfuerzo militar hacia el Este, entonces se hubiera visto la importancia decisiva que tenían en el resultado los tres puertos mencionados. La parte Sur de Nueva York, así como las bahías de Chesapeake y Delaware, es indudable que ofrecían tentadores campos de acción a la empresa marítima; pero dada el abra que tenían las entradas de los referidos sitios, la carencia que en ellos había de puntos convenientes para servir de estaciones navales cerca del mar en condiciones de fácil defensa, la dispersión de las fuerzas de tierra, originada por la pretensión de conservar tantos puntos, y lo malsano de la localidad durante gran parte del año, se comprende que se descartarán los planes que confirieron a estas bahías papel tan eminente en las primeras campañas. No es, pues, necesario incluirlas entre las bases locales de la guerra. Al extremo Sur fueron atraídos los ingleses por el *ignis fatuus* del apoyo que esperaban obtener en el pueblo. Pero al hacer esto, no consideraron que si bien es cierto que la mayoría de los habitantes preferían la quietud a la libertad, esta misma cualidad había de impedirles que se levantaran contra el gobierno revolucionario, por el cual, según la teoría inglesa, estaban oprimidos. Sin embargo, en este levantamiento basaban los ingleses todas sus esperanzas de éxito para empresa tan distante, que concluyó, al fin, muy desdichadamente. La base local de esta guerra fue Charleston, que pasó a manos de los ingleses en mayo de 1780, diez y ocho meses después de haber desembarcado en Georgia la primera expedición.

Las principales bases locales de la guerra en las Antillas, son

ya conocidas por la narración hecha previamente. Para los ingleses eran las Barbados, Santa Lucía y en menor grado la Antigua. Mil millas a sotavento estaba situada la gran isla de Jamaica, dotada de un arsenal de grandes condiciones naturales, que había en Kingston. Los aliados tenían primeramente como puertos de mayor importancia, Fort Royal en Martinica, y la Habana; de orden secundario poseían a Guadalupe y el Cabo Francés.

Uno de los hechos reguladores en la situación estratégica de aquellos días, que hoy mismo no dejaría de tener alguna influencia, fueron los alisios y las corrientes que los acompañan. Efectuar un viaje o travesía hacia barlovento en contra de estos abstáculos, era empresa larga y seria aún para los barcos sueltos, mucho más si se trataba de grandes cuerpos de escuadra. Sucedía, pues, que las flotas iban a las islas occidentales con repugnancia, o cuando sabían ciertamente que el enemigo había tomado esta misma dirección. Así, Rodney se fue a Jamaica después del combate de Los Santos, sabiendo que la flota francesa había ido al Cabo Francés. Esta condición del viento hacía de las islas orientales o de barlovento, estaciones naturales en la línea de comunicación usual entre Europa y América, como también bases locales de la guerra naval, encontrándose las flotas ligadas a ellas, consiguientemente. Resultó también de este hecho, que entre los dos teatros de operaciones, o sea entre el continente y las pequeñas Antillas, hubo interpuesta una extensa región central en la cual no pudieron ejecutarse con libertad las operaciones de guerra en gran escala, a no ser que se emprendieran por un beligerante que tuviera una gran superioridad naval, o cuando menos hubiese adquirido una ventaja decisiva sobre uno de los flancos. En 1762, cuando Inglaterra poseía todas las islas de barlovento, con incontrastable superioridad marítima, pudo atacar y apoderarse, con toda seguridad de la Habana, pero después, en los años de 1779 a 1782, el Poder Naval de los franceses en América y las posesiones que tenían en las islas de barlovento, contrarrestaron prácticamente las fuerzas similares de los ingleses. Los españoles quedaron, pues, libres en la Habana para poner en ejecución sus designios contra Pensacola y las islas Bahamas, territorios situados todos en la región central mencionada (1).

(1) Puede decirse aquí, de pasada, que la llave de las posesiones inglesas en lo que entonces se llamaba la Florida Occidental, la constituían las plazas de Mobile y Pensacola, dependencias ambas de Jamaica, en lo que respecta a socorros y auxilios, puesto que las condiciones del país, de la navegación y de la guerra general continental, impedía que se las auxiliase eficazmente desde el litoral del Atlántico. Ahora bien; las fuerzas de mar y tierra que los ingleses te-

Así, pues, las plazas que ocupaban lugares similares a Martinica y Santa Lucía, presentaban en esta guerra mayores ventajas estratégicas que las de Jamaica, la Habana y demás puntos situados a sotavento. Los primeros dominaban a los últimos, en virtud de su posición; la travesía hacia el Oeste era mucho más rápida que la vuelta y los puntos decisivos de la lucha continental estaban prácticamente poco más lejos de unos que de otros. De esta ventaja participaron igualmente casi todas las islas conocidas bajo el nombre de Antillas menores; pero la pequeña isla de las Barbados, situada bien a barlovento de todas las demás, poseía a pesar de sus reducidas dimensiones un valor especial no solo para la ofensiva, sino para la defensiva, puesto que era difícil llegase hasta ella una gran escuadra, aun suponiendo estuviera en un puerto tan cercano como Fort Royal. Se recordará que la expedición que finalmente se dirigió contra St. Kitt había sido destinada a las Barbados; pero no pudo llegar allí por la violencia del alisio. Así, pues, las Barbados, en las condiciones de aquella época estaban particularmente dotadas de los requisitos necesarios para servir a los ingleses de base local de operaciones y depósito de repuestos en caso de guerra, constituyendo también un puerto de escala y refugio situado en la línea de comunicaciones existente entre Jamaica, Florida y aun Norte América. Santa Lucía, por su parte, distante un centenar de millas a sotavento y dotada de fuerte guarnición, era un puerto avanzado de la flota, desde donde se vigilaba estrechamente al enemigo, situado en Fort Royal.

En la India, las condiciones políticas de la Península indicaban claramente a la costa oriental o de Coromandel, como teatro de las operaciones. Triconmalee, situado en la isla adyacente de Ceilán, aunque era sitio malsano, ofrecía, en cambio, un puerto excelente y de fácil defensa, por lo que adquiría desde luego importancia estratégica de primer orden. Todos los demás fondeaderos que había sobre la costa, eran simplemente radas abiertas. También en esta región existían los alisios o monzones, cuya circunstancia constituía un rasgo estratégico importante. Desde el otoño a la primavera, los vientos

nían en Jamaica eran únicamente las necesarias para la defensa de la isla y su comercio; de modo que no podían prestar auxilios eficaces a la Florida. La captura de este territorio y de las Bahamas, se ejecutó, por lo tanto, con gran facilidad por parte de los españoles, que verificaron su ataque con fuerzas abrumadoras. En Pensacola emplearon para ello quince buques de línea y 7.000 hombres de tropa. De estos sucesos no haremos más mención. El único resultado que tuvieron respecto a la guerra, en general, fue la diversión imponente de fuerzas que crearon, distrayendo este importante contingente de tropas de las operaciones unidas que se verificaban con los franceses. España, tanto aquí como en Gibraltar, perseguía sus peculiares miras, en vez de procurar concentrar los esfuerzos sobre el enemigo común, lo cual constituye una política tan ciega como egoísta.

equinocciales soplan con gran regularidad del NE., a veces con bastante violencia, arbolando sobre la costa mucha mar y resaca que hace difíciles los desembarcos; pero durante los meses de verano, los vientos reinantes son del SO., y contribuyen a que la mar esté relativamente llana y el tiempo sea bueno. El «cambio de monzón» en septiembre y octubre, lo caracterizan con frecuencia violentos huracanes, de modo que desde esa época hasta que finaliza el monzón del NE., no es prudente emprender operaciones activas en esa costa, ni siquiera permanecer en ella. Era, pues, urgente tener un puerto a donde retirarse en esta estación y Trincomalee era el único. Su propio valor estratégico lo realzaba la condición de estar situado a barlovento del principal teatro de la guerra, en la buena estación. El puerto inglés de Bombay, situado en la costa oriental, estaba muy distante del lugar conveniente para servir de base local de operaciones. Se le puede clasificar más bien como a las islas francesas de Mauricio y Borbón, entre las estaciones colocadas a la cabeza de la línea de comunicaciones existente con la madre patria.

Tales eran, pues, los principales puntos de apoyo o bases que tenían las dos naciones beligerantes, situados en su territorio y al exterior. De estos últimos, debemos decir, hablando en términos generales, que carecían de recursos suficientes, lo cual constituye un elemento importante en el valor estratégico. De las Metrópolis respectivas tenían que enviarles repuestos, equipos militares y navales de todas clases; también en gran parte, provisiones y víveres necesarios para la vida del mar. Boston, rodeada como estaba de una población amiga y próspera, quizás fuese la única excepción que hubo en lo que acabamos de decir, como le sucedió también a la Habana, que por aquel tiempo era un arsenal naval de importancia, donde se construían muchos buques. Pero los dos puntos últimamente mencionados, estaban ambos bastante distantes de los principales teatros de la guerra. En Nueva York y en la bahía de Narragansett, los americanos acosaban y perseguían muy de cerca a los enemigos para quitarles los recursos de la comarca circundante, que los daba abundantísimos; mientras que en todos los otros puestos del extremo Oriente y las Antillas, dependían aquéllos totalmente de la Metrópoli. De aquí la importancia adicional que asumía la cuestión estratégica de las comunicaciones. Ninguna operación, como no fuera la destrucción de una División de buques de guerra, superaba en importancia a lo que representaba el apresamiento de un convoy de repuestos. Al mismo tiempo, la necesidad de proteger a estos convoyes por la fuerza o evasión de la persecución enemiga, era asunto que ponía

a contribución la habilidad de los gobiernos y jefes navales, por la distribución que habían de hacer de los buques de guerra y escuadras que poseían entre los diversos objetos de su atención. La destreza de Kempenfeldt y las malas disposiciones de De Guichen en el Atlántico Norte, complicadas después por un fuerte temporal, causaron ulteriormente a De Grasse serios obstáculos en las Antillas. Similares perjuicios ocasionaron a Suffren en los mares de la India los copos que los ingleses hacían en el Atlántico de los pequeños convoyes que le enviaban con socorros y auxilios; pero Suffren, por su parte, supo desquitarse bien de estas pérdidas y molestó muchísimo a sus enemigos, con el éxito de sus cruceros, encaminados a hacer presas sobre los barcos ingleses que iban cargados de abastecimientos.

Así, pues, las marinas respectivas, que constituían por sí el único medio capaz de hacer seguros o peligrosos el cruce por estos caminos vitales, ejercieron sobre el curso general de las hostilidades, tomadas en su totalidad, la misma influencia que hemos observado ya por separado, en cada teatro parcial. Eran esas marinas los eslabones que servían para formar la cadena del conjunto y por lo tanto, constituían el objetivo propio e indicado del enemigo, según se ha dicho anteriormente.

La distancia existente entre Europa y América, no era tanta que hiciera absolutamente indispensable la posesión de puertos intermedios de escala y abastecimiento; y si por una causa imprevista surgía alguna dificultad en la travesía, siempre era posible volver a Europa o dirigirse a un puerto amigo de las Antillas, salvo el caso en que no podía evitarse el encuentro con el enemigo. En cambio, por lo que respecta a la India, el asunto era diferente a causa del largo viaje que había que hacer por el Cabo de Buena Esperanza. Bickerton salió de Inglaterra con un convoy, en febrero, y se estimó que lo había hecho muy bien, llegando a Bombay en septiembre del mismo año; mientras que el ardiente Suffren, que salió en marzo, empleó casi igual tiempo para llegar a las islas Mauricio; desde cuyo sitio aún tardó dos meses más para llegar a Madrás. Un viaje de tal duración, raras veces se podía hacer sin detenerse para renovar la provisión de agua y víveres; otras veces, era para hacer reparaciones que requerían la quietud del puerto, por más que se tuvieran a bordo todos los materiales necesarios para la composición.

Una línea perfecta de comunicaciones, requería, como se ha dicho, la posesión de diferentes puertos de escala, convenientemente situados y defendidos, dotados de abundantes víveres, tales como los que posee hoy Inglaterra en alguna de sus principales rutas comer-

ciales, obtenidos como resultado de sus pasadas guerras. En la de 1778, ninguno de los beligerantes tenía puertos semejantes en esta ruta, hasta que la entrada de Holanda en la guerra, puso el Cabo de Buena Esperanza a disposición de los franceses, habiéndolo reforzado Suffren convenientemente, según ya sabemos. Teniendo en el camino esta estación y las islas Mauricio, más Trincomalee en su extremidad las comunicaciones de los aliados con Francia quedaban razonablemente aseguradas. Inglaterra, aunque estaba ya establecida en Santa Elena, tenía necesidad para abastecer y reparar sus escuadras y convoyes con destino a la India, de la benévola neutralidad de Portugal, que ponía a su disposición las islas de Madera, Cabo Verde y los puertos del Brasil. Por lo demás, esta neutralidad constituía una débil seguridad de defensa, como lo demostró bien el encuentro de Johnstone y Suffren en Cabo Verde. Pero por otra parte, como los puntos de escala eran bastante numerosos y el enemigo ignoraba el que se iba a utilizar, esto mismo hacía que se tuviese bastante seguridad, lo cual no quiere decir que pudiera llevarse la confianza más allá de un límite prudencial y que se descuidara, como lo hizo Johnstone en Porto Praya, disponer las fuerzas convenientemente. En realidad, con las dilaciones e incertidumbres que caracterizaban entonces la transmisión de noticias de un lugar a otro, la duda acerca del punto en que se podría encontrar y batir al enemigo, constituía para las empresas ofensivas, obstáculo mucho mayor de lo que representaban las insignificantes defensas que a menudo se veían en los puertos coloniales.

Esta combinación de puertos utilizables y las condiciones de sus mutuas comunicaciones, constituían, como se ha dicho, los principales rasgos estratégicos de la situación. La marina, fuerza organizada que liga y encadena todo el conjunto, ha sido indicada como objetivo principal de los esfuerzos militares. Nos queda aún por considerar el método que debió emplearse para alcanzar este objetivo, o lo que es lo mismo, la dirección que debió darse a la guerra (1).

Antes de entrar en esa parte de nuestro trabajo, es preciso mencionar, aunque solo sea brevemente, una condición peculiar, que el mar lleva en sí y afecta mucho a la discusión que ha de seguir. Dicha condición es la dificultad que existe para obtener en él informa-

---

(1) En otros términos: habiendo considerado los objetos porque fueron a la guerra los beligerantes y los objetivos convenientes hacia los cuales deberían haberse dirigido los esfuerzos militares para el logro de estos objetos, nos queda ahora por hacer la discusión referente a la forma como debería haberse manejado las fuerzas militares, los medios y el punto del objetivo móvil que hubiera debido atacarse.

ción. Los Ejércitos pasan a través de comarcas más o menos habitadas por población .estacionaria y dejan tras sí las huellas de su marcha. Las flotas, en cambio, se mueven a través de espacios desiertos, en los cuales se ven, a veces, caminantes errantes que pasan fugaces de una parte a otra, sin detenerse; y como las aguas se cierran después de su paso, solo pueden encontrarse las trazas de éste por algunos objetos abandonados, que accidentalmente arrojan en sus viajes, los cuales no dan luz alguna respecto al rumbo seguido por aquéllos. El buque al cual se dirija el perseguidor para adquirir noticias, puede muy bien no saber nada del perseguido, aunque éste haya pasado por el mismo punto en que se tiene la conferencia, tan solo unos cuantos días u horas antes. De poco tiempo a esta parte, el cuidadoso estudio hecho de los vientos y corrientes del Océano, ha permitido designar el trazado de ciertas derrotas, como más ventajosas que las otras; sin duda que el marino hábil las seguirá generalmente, y esto servirá en cierto modo para proporcionar algunos datos que harán presumir los supuestos movimientos del enemigo.

Pero en 1778 no estaban todavía coleccionados los datos necesarios para establecer con seguridad esta navegación tan precisa, y aun cuando hubiesen estado, muchas veces habría tenido que abandonarse la ruta más rápida para tomar otra de las muchas vías posibles, con objeto de eludir la persecución o acecho del enemigo. En semejante juego de esconder, la ventaja está en aquel a quien se busca y la gran importancia que tiene la vigilancia de los sitios por donde pueda salir el enemigo de su patria, como igualmente la detención de la *caza* antes de que se escurra e interne dentro del silencioso desierto de referencia, es asunto desde luego evidente. Si hay alguna razón que haga imposible esta vigilancia, entonces la mejor cosa será no intentar vigilar las rutas por donde quizás no pase el enemigo, sino adelantarse a él e ir a esperarlo al punto de su destino. Pero esto implica un conocimiento previo de sus intenciones, que no siempre puede obtenerse. La conducta de Suffren, cuando tenía que luchar con Johnstone, fue desde el principio hasta el fin absolutamente correcta bajo el punto de vista estratégico, primero, en su ataque en Porto Praya, y luego, en la premura con que se dirigió al lugar de su común destino; mientras que los dos fracasos de Rodney en 1780 y 1782, dejando de interceptar los convoyes que iban a Martinica, a pesar del aviso que tenía de su venida, demuestran las dificultades que hay inherentes al acecho, aun cuando se sepa el punto de destino.

En cualquiera expedición marítima sólo hay dos puntos fijados de antemano, que son el de partida y el de llegada. Este último

puede ser desconocido para el enemigo mientras no efectúe su salida; pero la presencia de un puerto de cierta fuerza y los indicios de su próxima salida pueden darse siempre por conocidos. Podrá convenir a uno u otro de los beligerantes impedir esta partida; pero para el que adopte la defensiva, se impondrá esta operación de manera especial, pues los numerosos puntos expuestos al ataque le han de impedir saber cuál es el amenazado.

El asaltante, por el contrario, procede directamente hacia su objeto, si es que ha podido engañar a su adversario. La importancia que tiene bloquear a una expedición ofensiva es aún mucho más evidente, si en algún momento se la encuentra dividida entre dos o más puertos. Esta eventualidad puede ocurrir fácilmente, cuando los recursos que se tengan en un solo arsenal sean insuficientes para proveer el alistamiento de tantos barcos como hayan de quedar dispuestos en un tiempo determinado, o bien, cuando suceda —como en la guerra de 1778— que diversos Estados aliados suministran cada uno contingentes separados. Impedir la unión de estos cuerpos de buques, constituye un asunto de primera necesidad, y en ninguna parte puede hacerse esto tan ciertamente como en los puertos de donde han de salir uno o varios de estos contingentes. La defensa, como su nombre lo indica, parece natural que sea la parte menos fuerte, y está tanto más obligada, como es consiguiente, a aprovecharse del origen de debilidad que representa la división de las escuadras enemigas. Rodney, en 1782, al vigilar en Santa Lucía las fuerzas francesas que había en Martinica, con objeto de impedir su unión con las españolas de Cabo Francés, presenta un ejemplo de posición estratégica admirablemente elegida; y si hubiesen estado las islas situadas de tal manera que hubiera podido ponerse entre los franceses y su destino, en vez de colocarse a retaguardia, como estuvo, entonces, nada mejor podría haberse imaginado. Tal como obró, Rodney hizo todo lo que pudo, sacando el mejor partido posible de las circunstancias.

Siendo la defensa la parte más débil, es claro que no puede intentar el bloqueo de todos los puertos donde permanezcan fondeadas las Divisiones enemigas sin frustrar sus miras, presentándose en todas partes con fuerzas inferiores, lo cual sería contrario a todos los principios fundamentales de la guerra. Si se decide, pues, correctamente no hacer esto, sino agrupar fuerzas superiores ante uno o dos puntos, entonces se hace preciso decidir cuáles han de ser los puntos que se han de vigilar y cuáles los que se han de descuidar. Esta cuestión envuelve en sí la política total de la guerra y no puede decidirse hasta después de haberse hecho cargo completo de las

principales condiciones militares, morales y económicas que concurran en cada parte.

La defensiva tuvo necesariamente que aceptarla Inglaterra el año 1778. Había sido una máxima corriente entre las autoridades navales inglesas más competentes de la era anterior, o sea entre Hawke y sus contemporáneos, decir que la Marina inglesa debía mantenerse igual, numéricamente, a las flotas combinadas de los reinos borbones. De llenarse esta condición, equivalía a tener una superioridad real de fuerzas dada la mejor aptitud del *personal* y la mayor capacidad marítima de la población de donde aquél se sacaba. Sin embargo, no se había observado el cumplimiento de esta precaución en los últimos años, no siendo de importancia para esta discusión, debatir si el fracaso fue debido a negligencia del Ministerio, como decían sus adversarios en política, o bien a economías mal entendidas que con frecuencia practican los gobiernos representativos en tiempo de paz. El hecho fue que a pesar de la notoria probabilidad que había de la unión de Francia y España en caso de guerra, la marina inglesa era inferior a la de los aliados. Respecto a lo que se ha llamado rasgos estratégicos de la situación, o sea en las bases poseídas en el territorio patrio y en las secundarias del exterior, la ventaja estaba, en suma, de parte de Inglaterra. Sus posiciones, si bien no eran en sí mismas más fuertes que las de los adversarios, tenían, al menos, mejor situación geográfico-estratégica; pero en lo que respecta al segundo factor esencial de la guerra, en la fuerza militar organizada, o sea, en fin, en la Escuadra necesaria para llevar a cabo operaciones ofensivas; en esto permitió Inglaterra que sus enemigos le llevaran la ventaja. Le quedaba tan solo el recurso de utilizar las fuerzas inferiores que poseía, con la ciencia y vigor necesarios para frustrar los designios del enemigo, situándose en el mar primero que el adversario y tomando en él sus posiciones, con habilidad, a fin de anticiparse a las combinaciones de aquél con una mayor rapidez de movimientos, estorbando sus comunicaciones con sus objetivos y batiendo sus principales Divisiones con fuerzas superiores.

Es claro que el mantenimiento de esta guerra en todas partes, excepto en el continente americano, dependía de las Metrópolis respectivas de Europa y de la libre comunicación con las mismas. Conseguir el aniquilamiento final de los americanos, hubiera sido también probable, no por la fuerza de las armas, sino por medio de la consunción, si Inglaterra hubiera podido sin molestia alguna ahogar su comercio e industrias, valida de su abrumadora superioridad naval. Pero para utilizar esta última contra América, era preciso

desembarazarse primeramente de la presión estrecha a que la tenían sometida las marinas aliadas y esta libertad vendría, si conseguía adquirir sobre los adversarios una preponderancia decidida, no solo material sino moral, como la tuvo veinte años antes. En este caso, los gobiernos aliados cuya flaqueza de recursos financieros era bien conocida, tendrían que haberse retirado de la contienda, pues su principal propósito consistía en reducir a Inglaterra a una posición inferior tal, y esto estaría ya descartado. Sin embargo, semejante preponderancia no se podía conseguir más que combatiendo; es decir, mostrando que a pesar de la inferioridad numérica de sus buques, el gobierno inglés sabía encontrar en la habilidad de sus bubres de mar, en los recursos de su riqueza y en el uso sabio de estas facultades, el medio de tener una superioridad real en los puntos verdaderamente decisivos de la guerra. No se podía pretender establecer esta preponderancia de que hablamos, desperdigando los navíos de línea por todos los ámbitos del globo, con lo que los exponían a ser batidos en detalle, mientras se pretendía proteger a todos los puntos expuestos del inmenso imperio británico.

La llave de la situación estaba en Europa, y la de Europa en los arsenales hostiles. Si no conseguía Inglaterra promover una guerra continental con Francia, como no lo consiguió en este caso, entonces su única esperanza se reducía a encontrar y destruir la marina del enemigo. Sentado esto, en ninguna parte iba a encontrarla con más certeza que en sus propios puertos y tampoco en otra parte había de batirla con más facilidad que a su salida inmediata de los puertos referidos. Esta conducta fue la norma que guió su política en las guerras con Napoleón, cuando la superioridad moral de su marina estaba tan bien establecida, que se atrevía a oponer fuerzas inferiores a los peligros combinados del mar y de los buques más numerosos y mejor equipados que permanecían fondeados tranquilamente en el interior de los puertos adversarios. Afrontando este doble riesgo, obtenía las dos ventajas de no perder de vista al enemigo y de minar su eficiencia dejándolo acostumbrar a la pacífica y cómoda vida de puerto; mientras que, por el contrario, sus Oficiales y marineros se curtían con los riesgos de los cruceros, manteniéndose siempre perfectamente listos para hacer frente a cualquier apelación que se hiciera a sus energías. "No tenemos razón alguna —proclamaba el Almirante Villeneuve en 1805, haciéndose eco de las palabras del emperador— para temer la visita de una escuadra inglesa. Sus navíos de setenta y cuatro cañones no tienen a bordo 500 hombres y están además, extenuados por dos años de cru-

cero" (1). Un mes más tarde escribía el mismo Almirante: "La escuadra de Tolón parecía en puerto, muy hermosa, las dotaciones vestían bien y sabían hacer bien los ejercicios, pero tan pronto como vino el mal tiempo, todo cambió. No estaban ejercitados en los temporales" (2). "El Emperador —decía Nelson— sabrá ahora, si es que los emperadores llegan a saber la verdad, que su escuadra sufre más en una noche, que la nuestra en un año... Estos caballeros no están acostumbrados a los huracanes, que nosotros hemos desafiado por espacio de veintiún meses seguidos, sin perder un solo palo ni verga" (3). Sin embargo, hay que reconocer que el esfuerzo a que se sometió tanto a los hombres como a los barcos fue terrible y que muchos Oficiales ingleses encontraron en el desgaste y cansancio producido, un argumento contra el largo mantenimiento de sus escuadras sobre las costas enemigas. "Cada uno de los temporales que nosotros soportamos —escribía Collingwood— debilita la seguridad de nuestro país. En el último crucero quedaron inutilizados cinco buques grandes, y más tarde hubo otros dos, habiendo sido necesario que varios de ellos entraran en dique...". "Apenas si he sabido lo que es una noche de descanso en estos dos meses de crucero —escribía de nuevo— este incesante cruzar me parece que va más allá de las fuerzas humanas. Calder está tan quebrantado que parece un esqueleto, y me han dicho que Graves no está mucho mejor" (4). La alta de opinión profesional de Lord Howe era también contraria a esta práctica.

A más de la consunción sufrida por hombres y barcos, hay también que convenir que ningún bloqueo puede contar con la certeza absoluta de impedir la salida de una escuadra enemiga. Villeneuve se evadió de Tolón y Missierry de Rochefort. "Yo estoy aquí vigilando a la escuadra francesa de Rochefort —escribía Collingwood— pero creo que no es imposible impedir su salida, y sin embargo, si se evadieran pasando por mi lado inadvertidos, me mortificaría esto muchísimo..... La única causa capaz de impedir su salida es el temor que puedan abrigar de caer sobre nosotros, toda vez que no pueden saber exactamente el sitio en que nos encontramos" (5).

---

(1) Ordenes del Almirante Villeneuve a los Capitanes de su escuadra, 20 de diciembre de 1804.

(2) **Carta de Villeneuve. Enero 1805.**

(3) **Cartas y despachos de Lord Nelson.**

(4) **Vida y Cartas de Collingwood.**

(5) **Vida y cartas de Collingwood.**

Sin embargo, Inglaterra soportó entonces estos esfuerzos tan considerables. Sus flotas rodearon las costas de España y Francia; las pérdidas que hubo se reemplazaron; los buques se repararon: cuando un Oficial caía o se quebrantaba por el duro servicio impuesto, había otro que ocupaba su lugar. La guardia severa que se estableció sobre Brest dió al traste con todas las combinaciones del emperador; la vigilancia de Nelson, a pesar de tener que luchar con un conjunto de dificultades poco común, le hizo posible seguir a la escuadra de Tolón desde su partida, a través del Atlántico, hasta su vuelta a las costas de Europa. Transcurrió bastante tiempo antes de que viniera la acción decisiva y la estrategia dejase a la táctica que completase su obra en Trafalgar; pero paso a paso y punto por punto consiguieron los toscos, aunque disciplinados marineros, con sus barcos cansados y estropeados aunque bien manejados, paralizar todos los movimientos de sus inexpertos adversarios. Colocados delante de cada arsenal enemigo, con fuerzas suficientes y unidos todos en conjunto por medio de cadenas formadas con pequeños barcos, podría, de vez en cuando, escapárseles un enemigo que fuera a realizar algún golpe de mano, pero estaban en disposición de impedir eficazmente, todas las grandes combinaciones de escuadras proyectadas por los adversarios.

Los barcos de 1805 eran, en esencia, los mismos que los de 1780. Sin duda que había habido progresos y mejoras en ellos, pero los cambios afectaron más bien al grado de perfección que no a la especie de los navíos. Pero todavía hay más, pues remontándonos veinte años atrás, vemos a las flotas de Hawke y sus colegas afrontar los inviernos del Golfo de Vizcaya: "No hay en la correspondencia de Hawke —dice su biógrafo— la más ligera indicación que denote dudase un momento, de la posibilidad de realizar lo que él consideraba como un deber elemental, manteniéndose en la mar aún durante los temporales de invierno. El expresa, por el contrario, su confianza de estar bien pronto en estado de ejecutar, fácilmente su obra" (1). Podría argüirse que la condición de la marina francesa de 1778 era mejor que la de los días de Hawke y Nelson, como sucedía igualmente con el carácter y experiencia de los oficiales de empleos elevados; pero aunque se reconozca este hecho, el almirantazgo no pudo haber ignorado mucho tiempo que el número de oficiales semejantes, era aún bastante escaso, y que, por lo tanto, el servicio a bordo de los barcos dejaba todavía qué desear, siendo tan grande la carencia que había de marineros que

(1) BURROWS: **Vida de Lord Hawke.**

necesitaban cubrir sus plazas con soldados, los cuales constituían el complemento de las dotaciones. Con respecto al *personal* de la marina española, no hay razón alguna que haga creer fuera mejor que el existente quince años después, cuando hablando de ciertos barcos que España daba a Francia, decía Nelson lo siguiente: "Yo supongo no estarán tripulados por españoles, porque de lo contrario, éste sería el medio más expedito de perderlos de nuevo".

Sin embargo, es en verdad demasiado evidente, para necesitar discusión, que el camino más seguro que tenía la parte más débil para neutralizar los esfuerzos de los buques enemigos, consistía en vigilarlos en sus puertos y combatirlos si intentaban alguna vez salir. La única objeción seria que había para hacer esto en Europa, era la violencia de los tiempos reinantes sobre las costas de España y Francia, especialmente durante las largas noches de invierno. Esto traía consigo, no solo el riesgo de un desastre inmediato —que era raro sufrieran, en gran escala al menos, buques bien manejados—, sino también un continuo esfuerzo que no podía suplir habilidad alguna y, por tanto, se requería una gran reserva de barcos, con que poder relevar los navíos que necesitasen reparaciones o descanso sus tripulaciones.

El problema se habría simplificado mucho si la flota bloqueadora hubiese podido encontrar un fondeadero conveniente sobre el flanco de la única ruta posible para el enemigo, como le sucedió a Nelson en 1804 y 1805 con la bahía Magdalena en Cerdeña, cuando vigilaba la escuadra de Tolón. Por otra parte, Nelson no habría tenido más remedio que buscar este puerto por las condiciones excepcionalmente deplorables en que se encontraban muchos de sus barcos.

Así le sucedió igualmente a Sir James Saumarez en 1800, cuando utilizó la bahía de Douarnez en la costa francesa, situada solo a cinco millas de distancia del puerto de Brest, para que fondearan en ella en los malos tiempos los navíos que formaban la línea interior del bloqueo (o sea aquellos que estaban más cerca de tierra). Los puertos de Plymouth y Torbay, no puede decirse que llenasen completamente las condiciones requeridas desde este punto de vista, puesto que no estaban situados como la bahía Magdalena sobre el flanco de la ruta del enemigo, sino que permanecían más bien colocados, como Santa Lucía, a su retaguardia. Sin embargo, Hawke probó que teniendo diligencia y barcos bien manejados, podía remediarse esta desventaja, como lo demostró después igualmente Rodney en una estación menos tempestuosa.

En cuanto al uso hecho de los barcos disponibles durante la gue-

rra de 1778, tomada en su conjunto, el gobierno inglés, sostuvo el criterio de mantener las escuadras de las Antillas, India y América, iguales a las del enemigo. A veces, en ocasiones particulares, no fue esto así realmente; pero hablando en tesis general, con respecto a la designación hecha de los barcos, es completamente exacto. En Europa, por el contrario, como consecuencia inevitable de la política mencionada, la flota británica era habitualmente muy inferior a las fuerzas que había en los puertos franceses y españoles. Tenía que utilizarse, por lo tanto, con gran cuidado cuando se quería hacerlo ofensivamente, y esto solo podía realizarse cuando se contaba con la buena fortuna de poder batir al enemigo en detalle. Mas aún en este caso, resultaba cara la victoria, a no ser que fuera muy decisiva, pues entrañaba considerables riesgos con la inutilización temporal de los buques que habían tomado parte en el empeño. En consecuencia, la flota destinada a defender a Inglaterra, de quien dependían las comunicaciones con Gibraltar y el Mediterráneo, fue utilizada muy económicamente y raras veces expuesta a los combates y malos tiempos, habiéndose limitado a defender las costas de la patria o a operar con las comunicaciones del enemigo.

La India estaba tan distante de estos sitios, que no hay que hacer excepción alguna a la política adoptada. Los buques que allí se mandaban iban para quedarse, no pudiendo ser reforzados ni llamados ante una eventualidad imprevista. Las fuerzas que había empeñadas en aquel campo tenían que bastarse a sí mismas. Pero a Europa, Norte América y las Antillas, debería habérseles considerado como teatros de mayor amplitud, donde los sucesos dependían unos de otros, existiendo entre sus diferentes partes relación estrecha digna siempre de atención seria.

Una vez reconocido que las marinas, como centinelas de las comunicaciones, asumían el papel de factores dominantes de la guerra, que los manantiales que alimentaban tanto a las flotas como a las corrientes de abastecimiento, llamadas líneas de comunicaciones, estaban centralizadas en los principales arsenales de la madre Patria, dos cosas se deducían: Primera, que el principal esfuerzo de la potencia que permanecía a la defensiva, o sea la Gran Bretaña, debió concentrarse ante los arsenales enemigos; y segunda, que con objeto de verificar esta concentración, no deberían haberse extendido, sin necesidad, las líneas de comunicaciones con los parajes lejanos, a fin de no aumentar, más allá de lo estrictamente necesario, el número de las Divisiones precisas para su custodia. Intimamente ligada con esta última consideración, estaba la obligación

de reforzar con fortificaciones y otros medios, los puntos vitales en que terminaban dichas comunicaciones, de tal manera que no dependieran de la escuadra para su defensa, sino tan solo para el recibo de víveres y refuerzos que aquella les llevase a intervalos razonables. Gibraltar, por ejemplo, llenaba estas condiciones por completo, siendo prácticamente inexpugnable; almacenaba los repuestos que le llevaban, durándole largo tiempo.

Si estos razonamientos son exactos, entonces las disposiciones tomadas por los ingleses en el continente americano no fueron buenas; porque teniendo en su poder al Canadá, Nueva York, la bahía de Narragansett y la línea de comunicaciones del Hudson, podían aislar una gran parte del territorio insurgente, que quizás fuera la más decisiva de todas. Nueva York y la bahía de Narragansett hubieran podido ponerse en condiciones de no ser atacadas por flota alguna francesa de aquella época y al encontrarse las guarniciones libres de los ataques por mar, la labor de la marina quedaba reducida a un mínimum. Al mismo tiempo, las escuadras habrían tenido en estos puertos sitios seguros de refugio, caso que una fuerza enemiga, eludiendo la vigilancia ejercida por la flota inglesa sobre los arsenales europeos, hubiera conseguido escapar y aparecer frente a las costas americanas. En lugar de esto, se permitió que ambos puertos quedaran débiles; de tal manera, que habrían caído ante un Nelson o un Farragut, mientras que al ejército de Nueva York se le dividió dos veces para operar, primero en Chesapeake y luego en Georgia, no siendo ninguna de estas fracciones suficientemente fuerte para acometer sola la empresa que le incumbía. En los dos casos, la supremacía marítima de los ingleses les había servido para colocar al enemigo entre los dos cuerpos de su ejército, cuando este último antes de estar dividido, se había mostrado incapaz de abrirse camino y penetrar en el terreno interpuesto. Como la comunicación entre ambas partes del ejército dependía completamente del mar, el trabajo de la marina se aumentaba con la mayor amplitud que tomaban las líneas de comunicaciones. La necesidad de defender los puertos, se sumaba a la obligación de guardar estas extensas líneas de comunicaciones y todo combinado, conspiraba a aumentar el número de barcos destacados en América, originando la debilidad consiguiente en las fuerzas navales que había situadas en los puntos decisivos de Europa. Así, una consecuencia directa de la expedición al Sur, fue el abandono precipitado que se hizo de la bahía de Narragansett tan pronto como se vió aparecer a D'Estaing sobre aquellas costas el año 1779. Clinton no tenía fuerza bastante para defender

ambas posiciones, a saber: la bahía citada y la población de Nueva York (1).

En las Antillas, el problema que tenía ante sí el gobierno inglés, no consistía en dominar un territorio sublevado, sino en conservar la posesión y usufructo de una porción de islas pequeñas y fecundas, asegurando en lo posible su libre comercio contra los actos de rapacidad y pillaje del enemigo. Creemos innecesario repetir que esto exigía la conquista y predominio del mar, adquirido sobre las flotas y cruceros enemigos, o sea sobre los *commerce-destroyers*, según la expresión del día. Como no había vigilancia posible que pudiera conseguir encerrar a todos estos buques en sus puertos, habría sido necesario que las aguas de las Antillas estuviesen vigiladas por especie de patrullas que las surcaran, o sea por fragatas y buques ligeros ingleses. Pero habría sido mejor seguramente, caso de ser factible, mantener del todo alejada a la flota francesa, que retenerla sobre determinados lugares por medio de escuadras inglesas que jamás eran superiores y que podían llegar a ser inferiores, como sucedió frecuentemente. Inglaterra, reducida a la defensiva, estaba siempre expuesta a perder, mientras conservase esta inferioridad. Perdió en aquella ocasión una por una la mayor parte de sus islas, a consecuencia de sorpresas repentinas; y varias veces tuvo su flota que guarecerse tras las baterías de un puerto, mientras que el enemigo, al contrario, cuando se sentía inferior, esperaba tranquilamente los refuerzos sabiendo que, durante este tiempo, nada tenía que temer (2).

Estas dificultades tampoco estuvieron limitadas a las Antillas solamente. La proximidad que había entre estas islas y el continente americano, hacía siempre posible que la ofensa combinara sus escuadras en ambas partes, antes que la defensa pudiese adquirir la seguridad del propósito que se llevaba; y por más que estas combinaciones estuvieran en cierto modo supeditadas a las condiciones bien sabidas del tiempo y estaciones, sin embargo, los sucesos de 1780 y 1781 demuestran bien la vacilación que sintió por esta causa el mejor

---

(1) Sobre esto, decía Rodney lo siguiente: "La evacuación de Rhode Island fue la medida más desastrosa que podía haberse adoptado. Cedimos con ello el puerto mejor y la rada más magnífica de la América; el sitio desde donde nuestras escuadras podían bloquear en cuarenta y ocho horas las tres principales capitales de este país, a saber: Boston, Nueva York y Filadelfia". Es digna de leerse toda esta carta particular dirigida al primer Lord del Almirantazgo. (Véase vida de Rodney, volumen II, pág. 429).

(2) La pérdida de Santa Lucía no milita en contra de esta afirmación, puesto que fue debida a la audacia y habilidad desplegadas por el Almirante inglés y a la incapacidad profesional del Jefe de la escuadra francesa, que entonces era muy superior en fuerzas a su adversario.

de los Almirantes ingleses que por entonces hubo en aquellas aguas. Sus disposiciones, aunque incompletas, revelan perfectamente por lo defectuosas, la indecisión de su pensamiento. Cuando se añada, cómo sucedió entonces, a estas dificultades propias de toda defensiva el cuidado que inspiraba la custodia del gran comercio británico, base principal de la prosperidad del Imperio, habrá que reconocer que la tarea impuesta al Almirante inglés, Jefe de las fuerzas de las Antillas, no era cosa sencilla ni trivial.

En Europa, la seguridad de Inglaterra misma y de Gibraltar, estuvo muy en peligro por la ausencia de estas grandes divisiones navales enviadas al hemisferio occidental a lo cual puede atribuirse, sin duda alguna, la pérdida de Menorca. Cuando los sesenta y seis buques aliados provocaron a los treinta y cinco que constituían todas las fuerzas que Inglaterra podía reunir en aquella época, y los obligaron a encerrarse en sus puertos, ¿no fueron ellos dueños, efectivamente, del Canal de la Mancha en las condiciones reclamadas por Napoleón para conquistar, seguramente, la Inglaterra? Por espacio de treinta días estuvieron cruzando por el Golfo de Viscaya los treinta navíos que componían el contingente francés, esperando la llegada de los españoles, sin haber sido amenazados una sola vez por los ingleses. Gibraltar vió ante sí, en más de una ocasión, la perspectiva de morir por hambre a causa de la interrupción de comunicaciones con Inglaterra, y su abastecimiento no se debió al buen uso que el gobierno hizo de sus fuerzas navales, sino a la habilidad y pericia de los oficiales británicos y a la incapacidad de los españoles. En su liberación final, la flota de Lord Howe sumaba solo treinta y cuatro navíos, mientras que la de los aliados ascendía a cuarenta y nueve.

Dadas, pues, las dificultades con que tenía que luchar inglaterra, ¿cuál era el mejor camino que podía adoptar? ¿Permitir que el enemigo saliera libremente de sus puertos, procurando después hacerle frente con fuerzas navales suficientes en cada una de las estaciones expuestas, o bien intentar vigilarlo en los arsenales de la Metrópoli, arrostrando todas las dificultades de la situación, no con la vana esperanza de impedir todo golpe de mano ni interceptar todo convoy, sino con la expectativa de frustrar las grandes combinaciones y marchar a la zaga de cualquier flota poderosa que pudiera evadirse? Semejante vigilancia, es preciso no confundirla con el bloqueo; palabra que se usa corrientemente, si bien muchas veces no se la aplica con toda exactitud. "Me permito informar a Su Señoría —escribía Nelson— que el puerto de Tolón nunca ha sido bloqueado por mí; todo lo contrario. El enemigo ha disfrutado de toda clase de facili-

dades para salir a la mar, porque es aquí donde nosotros esperamos realizar las esperanzas y deseos de nuestra Patria". "Nada... —dice de nuevo— ha obligado a las escuadras de Tolón o Brest a permanecer en el fondeadero cuando hayan deseado salir a la mar".

La afirmación resulta algo exagerada; pero de todos modos, es cierto que hubiera sido vana pretensión la de tenerlos encerrados completamente en puerto. Lo que Nelson esperaba alcanzar manteniéndose cerca de los puertos, con sus exploradores convenientemente distribuídos, era saber la dirección que tomaban, cuando salieran, pretendiendo con esto, según su propia expresión, "seguirlos hasta los antípodas ". "Me inclino a creer —decía él en otra ocasión— que la escuadra francesa del Ferrol se dirigirá al Mediterráneo. Si se reúne con la de Tolón, nos será muy superior en número; pero yo nunca los perderé de vista y Pellew (Comandante en Jefe de la escuadra inglesa que había frente a Ferrol), no tardará en perseguirla". Así, pues, durante esta prolongada guerra, sucedió muchas veces que consiguieron evadirse las divisiones de buques franceses, aprovechando para escaparse un violento temporal, una ausencia accidental de la flota bloqueadora o un error de sus Comandantes; pero la alarma cundía en seguida rápidamente, alguna de las fragatas conseguía avistarla, la seguía hasta descubrir su probable destino y al momento pasaba aviso de puerto en puerto y de flota en flota, con lo cual había bien pronto detrás de ellos una división de igual fuerza dispuesta a seguirlos "hasta los antípodas", si era preciso. Con arreglo al uso tradicional que el gobierno francés hacía de su marina, sus expediciones no iban encaminadas a combatir la flota enemiga, sino con la mira de "ulteriores objetos"; la zozobra, desaliento y encarnizada persecución que sufrían, no eran, sin duda alguna, las condiciones más favorables para la ejecución metódica e invariable del programa establecido de antemano, aun cuando tuviera esto que efectuarse por una sola división aislada. En cuanto a las grandes combinaciones dependientes de la unión de Divisiones venidas de diferentes puertos, resultaban siempre absolutamente fatales. El intrépido crucero verificado por Bruix, cuando salió de Brest con veinticinco navíos de línea el año 1779, la rapidez con que se esparció la noticia, la acción animada e impetuosa de los ingleses, sus equivocaciones individuales. el malogramiento de los proyectos franceses (1), lo estrecho de la

(1) El plan de campaña que trazó el Directorio para Bruix fue imposible de ejecutar, pues la dilación en la unión de las escuadras españolas y francesas permitió a Inglaterra concentrar sesenta buques en el Mediterráneo. — TROUDE, vol. III, pág. 158.

persecución (2), la evasión de Missiessy de Rochefort, efectuada en 1805, la de las divisiones de Villeneuve y Leissegues de Brest en 1806...; todos estos sucesos, en unión de la gran campaña de Trafalgar, pueden citarse como hechos llenos de interés y materia abundante para hacer estudios interesantes de estrategia naval, dirigidos según las líneas que aquí hemos trazado. Por el contrario, la campaña de 1798, a pesar de su brillante término en Aboukir, casi puede citarse como ejemplo de fracaso final, debido a que los ingleses no tuvieron fuerzas suficientes ante Tolón, cuando salió la expedición francesa, y a que Nelson no contaba con el número de fragatas necesarias para su servicio.

El crucero de nueve semanas, verificado por Ganteaume en el Mediterráneo, el año 1808, pone también de manifiesto la dificultad de adquirir predominio sobre una flota a la que se ha permitido salir, sin que fuese vigilada por una poderosa fuerza; y esto, aun tratándose de espacios reducidos y mares cerrados como sucede con el Mediterráneo.

Ningún ejemplo similar puede citarse en la guerra de 1778, a pesar de que la vieja Monarquía francesa no cubrió el movimiento de sus escuadras con el secreto impuesto por el severo despotismo militar del Imperio. En ambas épocas permaneció Inglaterra a la defensiva; pero en la primera guerra abandonó su primera línea de defensa que estaba situada frente a los puertos hostiles, y quiso proteger todos los lugares de su disperso Imperio, dividiendo, al efecto, su escuadra entre ellos. En lo que hemos dicho ya, se ha tratado de explicar la debilidad que implica una política semejante al par que se han puesto de manifiesto las dificultades y peligros de la otra. Esta última tiende a la conclusión rápida y decisiva de la guerra, valiéndose, bien de la reclusión e inacción de la marina enemiga, o bien de forzarla a que combata, reconociéndose en ambos casos que en ella reside la llave de la situación, siempre que el mar sea el medio que una y separe los diferentes teatros de la guerra. Se requiere para esto poseer una marina igual en número y superior en eficiencia a la contraria, a la cual se le asignará un campo limitado de acción, que estará determinado por las condiciones que existan para el sostén mutuo de las escuadras que ocupen el referido campo. Una vez hecha la distribución de fuerzas, queda a la pericia y vigilancia de los jefes de escuadra determinar por qué medios ha de conseguirse interceptar

(2) Las escuadras combinadas de Francia y España, al mando de Bruix, llegaron de vuelta a Brest tan solo veinticuatro horas antes de Lord Keith, que las siguió desde el Mediterráneo. (JAMES: **Naval History of Great Britain**).

o alcanzar cualquier División del enemigo que consiga salir a la mar. Con este sistema se defienden las posesiones remotas y el comercio, por medio de una acción ofensiva dirigida contra la flota adversaria, a la cual se considera como el enemigo real y el objetivo principal de las operaciones. La proximidad a los puertos del territorio patrio, facilita el envío de socorros y el relevo de los barcos que necesitan reparaciones ; se gana así tiempo y se disminuye el gasto de recursos que exigen las bases lejanas.

La otra política, para ser eficaz requiere una gran superioridad numérica, porque las diferentes divisiones tienen que estar muy lejos unas de otras para poder prestarse ayuda mutua. Cada una debe, pues, ser igual a cualquier combinación probable que pueda hacer el enemigo contra ella, lo cual implica tener en todas partes superioridad de fuerzas respecto a las que el enemigo pueda oponer, toda vez que este último puede ser a lo mejor reforzado. Lo imposible y peligroso que resulta esta estrategia, cuando no se posee superioridad de fuerzas, se ha demostrado ya bien patentemente con la inferioridad frencuente en que hemos visto a los ingleses dentro y fuera de Europa, a pesar de los esfuerzos que hicieron para mantener la igualdad en todas partes. Howe en Nueva York el año 1778; Byron en Granada, en 1779; Graves frente a Chesapeake, en 1781; Hood en Martinica, el mismo año y en St. Kitt el siguiente; todos fueron inferiores en fuerzas a sus adversarios, al propio tiempo que la flota aliada, en Europa, abrumaba también con su número a la inglesa del Canal. En consecuencia, para no debilitar las estaciones, era preciso conservar en ellas, en vez de mandarlos a Europa a carenar, buques inútiles que no podían navegar sin peligro para sus tripulaciones, y agravándose las averías, porque los arsenales coloniales eran tan deficientes que no permitían se hicieran en ellos grandes reparaciones, para las que era nacesario cruzar el Atlántico. Con respecto al gasto comparativo que representan ambas estrategias, la cuestión no se reduce solamente a ver cuál de ellas cuesta más en igualdad de tiempo, sino que también hay que ver cuál de las dos tiende a abreviar más la guerra por la eficacia de su acción.

La política militar de los aliados merece aún mayor censura que la inglesa, porque el partido que asume la ofensiva disfruta y por este solo hecho ventaja sobre el adversario. Una vez vencida la dificultad inicial de la combinación de las flotas —y ya hemos visto que Inglaterra no presentó nunca obstáculo serio para que se verificara tal unión— los aliados tenían ante sí abierta la elección para herir donde, cuando y como quisieran, dada su superioridad numérica.

¿Qué uso hicieron de esta enorme ventaja? Acercarse tan solo a merodear a las puertas del Imperio británico, y después variar en su tentativa contra el Peñon de Gibraltar. El esfuerzo militar más serio lo verificó Francia y consistió en el envío que hizo a los Estados Unidos de una escuadra y división de tropas, cuyo número fijado era el doble de lo que era aquella otra que llegó finalmente a su destino. El resultado de este esfuerzo fue que, al cabo de poco más de un año, comprendiera, al fin, Inglaterra la inutilidad de su lucha con las colonias, dejando de enviar allí tropas y poniendo así término a una diversión de fuerzas que hasta entonces había sido tan beneficiosa para sus adversarios.

En las Antillas, los franceses fueron tomando isla tras isla, de las pequeñas, aprovechándose generalmente para verificarlo de la ausencia de la escuadra inglesa; y el poco trabajo con que efectuaron esto, demuestra plenamente cuán fácil habría sido la solución definitiva de la cuestión, con una victoria decisiva obtenida sobre la flota británica; pero los franceses, no obstante las numerosas ocasiones que tuvieron, jamás pensaron en deshacer este nudo gordiano, valiéndose del sencillo método de atacar a la fuerza, de la cual todo dependía. España consiguió lo que quería en las Floridas, y con fuerzas realmente abrumadoras obtuvo un éxito que no fue de valór militar alguno. En Europa, el plan adoptado por el gobierno inglés hizo que, durante varios años sucesivos, se mantuviese su flota en un estado de inferioridad numérica desesperante; sin embargo, las operaciones concertadas entre los aliados, nó parecen tuvieran jamás por mira la destrucción de esta flota. En el ejemplo típico mencionado ya anteriormente, cuando la escuadra de Derby, compuesta de treinta navíos de línea fue cercada en la rada abierta de Torbay por la flota aliada de cuarenta y nueve navíos de línea, el acuerdo de no combatir, tomado por la Junta de guerra reunida, comprendía por sí solo cuanto pudiera decirse sobre el carácter que tuvo la acción combinada de las marinas aliadas. Sus esfuerzos, en Europa, fueron además contrariados durante un período largo de tiempo por la obstinación de España de mantener su flota en las cercanías de Gibraltar; pero no hay trazas de que se reconociera en ninguna ocasión el hecho práctico de que un golpe importante recibido por la marina inglesa en el Estrecho, en el Canal de la Mancha o en mar libre, era el camino más seguro para la reducción de la fortaleza, que más de una vez se vió a punto de perecer por hambre.

En la dirección de la guerra ofensiva, experimentaron los gobiernos aliados la influencia perniciosa que entraña la divergencia

de miras y celos que siempre han entorpecido y paralizado los movimientos de la mayor parte de las coaliciones marítimas. La conducta de España parece haber sido tan egoísta que casi raya en deslealtad; la de Francia fue más fiel y por lo tanto más juiciosa desde el punto de vista militar, puesto que con una cooperación cordial y buena acción concertada contra un objetivo común, sabiamente elegido de antemano, es como mejor podría haberse alcanzado el interés particular de cada aliado. Es preciso también reconocer que hubo muchos indicios que denotaban falta de preparación por parte de los aliados, particularmente de España, y por último que el personal era inferior en calidad al de los ingleses (1).

Sin embargo, las cuestiones de preparación y administración, aunque son de interés militar profundo y de importancia suma, son muy diferentes y nada tienen que ver con el plan estratégico o método adoptado por los gobiernos aliados para la elección y ataque de sus objetivos, encaminados a la obtención de las miras propias de la guerra. Su examen no solo extendería demasiado esta discusión, sino que obscurecería también la cuestión estratégica con la agrupación de detalles extraños por completo a nuestro tema; así que no consideraremos aquí nada de lo expuesto.

Con respecto a la cuestión estratégica, no nos cansaremos de repetir que la frase de "ulteriores objetos" encierra en sí la falta capital de que adoleció la política naval francesa. Los objetos ulteriores redujeron a la nada las esperanzas de los aliados, en razón a que fijaron sus ojos en ellos y pasaron inadvertidos por el camino que conducía al logro de los mismos. El ansia vehemente que les hacía mi-

(1) Las altas prendas profesionales poseídas por muchos Oficiales franceses, no se pasan aquí por alto, al hacer esta declaración. La calidad del personal quedaba diluída, por decirlo así, en un elemento inferior, debido al número insuficiente que había de hombres capaces. "Al personal de nuestras tripulaciones le han afectado seriamente los sucesos desarrollados en la campaña de 1779. A principios del año 1780, fue necesario desarmar algunos barcos o aumentar la proporción de soldados que entraban en la composición de nuestras dotaciones. El Ministro optó por la última alternativa. Nuevos regimientos, sacados del Ejército de tierra, se pusieron a disposición de la Marina. Los cuadros de Oficiales, que eran ya poco numerosos al principio de las hostilidades, llegaron a ser completamente insuficientes. El Contraalmirante De Guichen experimentó la mayor dificultad para completar los Oficiales y dotaciones de su escuadra. Al fin, salió a la mar el 3 de febrero, con tres barcos 'malamente tripulados', como escribió él al Ministro". (CHEVALIER: **Histoire de la Marine Francaise, pág. 184**).

"Durante la última guerra de 1778, nos encontramos con las mayores dificultades para dotar de Oficiales a nuestros barcos. Si había sido fácil nombrar Almirantes, Comodoros y Capitanes de Navío, en cambio fue imposible cubrir las vacantes que las enfermedades, los ascensos o la muerte causaban en los grados inferiores de Teniente y Alférez de Navio". (CHEVALIER: **La Marine Francaise sous la Republique, pág. 20**).

rar a las finalidades en perspectiva —o más bien a las ventajas parciales que convirtieron ellos en objetos— los cegó, impidiéndoles ver los únicos medios por los cuales hubieran podido seguramente alcanzar el propósito ambicionado. Según obraron, por todas partes tuvieron fracasos como fruto exclusivo de la guerra. Citando de nuevo el extracto de que hemos hablado anteriormente, diremos que su objeto era "vengar sus respectivos agravios y poner fin al imperio tiránico que inglaterra pretendía mantener sobre el Océano". Pues la venganza que obtuvieron no les reportó ningún provecho. Verificaron la liberación de América, asunto con el cual creía aquella generación haber perjudicado mucho a Inglaterra; pero no consiguieron poner las cosas como querían en Gibraltar y Jamaica; la flota inglesa no recibió golpe alguno que la hiciera quebrantar la alta confianza que tenía en sí misma; la neutralidad armada de las potencias del norte se disolvió sin dar frutos de ninguna clase, y el Imperio inglés sobre los mares llegaba a ser de nuevo tan tiránico y más absoluto aún que antes.

Dejemos a un lado las cuestiones de preparación, administración y capacidad combatiente de las flotas aliadas, comparadas con las escuadras inglesas, y no miremos más que el hecho indiscutible de la gran superioridad numérica de las primeras. Notaremos, como rasgo esencial de la dirección militar de las operaciones, que las potencias aliadas asumieron la ofensiva, mientras Inglaterra se mantuvo a la defensiva; y sin embargo, la actitud de las flotas aliadas frente a la marina inglesa fue habitualmente la defensiva. Ni en las grandes combinaciones estratégicas, ni en el campo de batalla, aparece propósito alguno serio de utilizar la superioridad numérica para aniquilar las fracciones de la flota enemiga y hacer así aún mayor la disparidad numérica existente, con objeto de poner fin de una vez al Imperio de los mares, destruyendo la fuerza militar organizada que lo sostenía. Con la exclusiva y brillante excepción de Suffren, las marinas aliadas evitaron o aceptaron el combate; jamás lo impusieron. Sin embargo, mientras se permitiera que los navíos ingleses surcaran impunemente los mares, no podía haber ninguna garantía contra su intervención para frustrar los proyectos ulteriores de la campaña; y varias veces hubieron, en efecto, de intervenir. Además de esto, se estaba siempre expuesto a verlos ganar por alguna feliz casualidad, una victoria importante que restableciera el equilibrio de fuerzas; y si no se realizó esta eventualidad, al gobierno inglés de aquella época hay que atribuir semejante falta. Inglaterra cometió un error imperdonable al permitir que sus escuadras de Europa quedaran reducidas

a fuerzas inferiores a las de los aliados; pero mayor aún fue el error de estos últimos, no sabiendo aprovecharse de la falta cometida por el adversario para sacar de ella ventaja y provecho. La parte más fuerte, al tomar la ofensiva, no puede aducir perplejidades que explican, aunque no justifican, la dispersión de fuerzas que hace la defensa, en su afán de acudir a los numerosos puntos que tiene expuestos.

De la tendencia nacional de los franceses —puesta en relieve por la conducta que de nuevo se critica aquí por última vez— parece participaron igualmente el gobierno y los Oficiales de marina de aquella época. Así se explica la actitud de la marina francesa; y en opinión del autor, a esto mismo se debió que Francia dejara de sacar resultados más útiles de esta guerra. Es instructivo ver cuán fuertemente se apodera una tradición de la imaginación de los hombres y de la influencia profunda que en ellos ejerce, haciendo que una Corporación de marinos valientes, dotados de las cualidades más eminentes, aceptaran, sin la más leve protesta aparente, un papel tan inferior a su noble profesión. Si estas críticas son exactas y verdaderas, hay también en ellas el viso de que no se deben aceptar, sin probarlas a fondo, las opiniones corrientes e impresiones plausibles del momento, porque si son falsas conducen fatalmente a fracasos y quizás a desastres.

Existía entre los Oficiales de Marina franceses del siglo XVIII, y aun hoy día es muy común en los Estados Unidos, la idea de que el corso era un medio eficaz con que se podría contar como arma principal de guerra, especialmente cuando ésta se dirigía contra una nación comercial, tal como la Gran Bretaña. Así, el distinguido Oficial Lamotte-Piquet, al escribir sobre este asunto, decía lo siguiente: "En mi opinión, el medio más seguro de someter a los ingleses es atacarlos en su comercio". Nadie negará, seguramente, los perjuicios y daños que se causan a un país atacando formalmente su comercio. Constituye este ataque, sin duda alguna, la operación secundaria más importante de la guerra marítima; y regularmente, no deberá abandonarse mientras dure la guerra misma; pero considerar esto como medida primaria y fundamental, suficiente para aniquilar por sí sola al enemigo, será probablemente una ilusión, y además peligrosísima cuando revista la forma atractiva para los representantes del pueblo de un método de guerra poco costoso. Es, en particular, alucinación engañosa cuando se dirige contra una nación cual Inglaterra, que posee los dos requisitos necesarios para un Poder Naval sólido, a saber: un comercio floreciente y extenso, y una poderosa marina militar. Cuando los recursos pecuniarios e industriales de un estado lo consti-

tuyan unos cuantos barcos cargados de tesoros, como sucedía con la flota española de galeones, entonces el nervio de la guerra quizás pueda cortarse con un solo golpe; pero cuando las riquezas de un país estén repartidas en miles de barcos que van y vienen, cuando el tráfico tiene raíces que se extienden a lo lejos en todos los sentidos, y penetran a una gran profundidad, entonces puede, cual el árbol vigoroso, resistir muchas sacudidas violentas y perder varias ramas productivas, sin que sea comprometida su existencia.

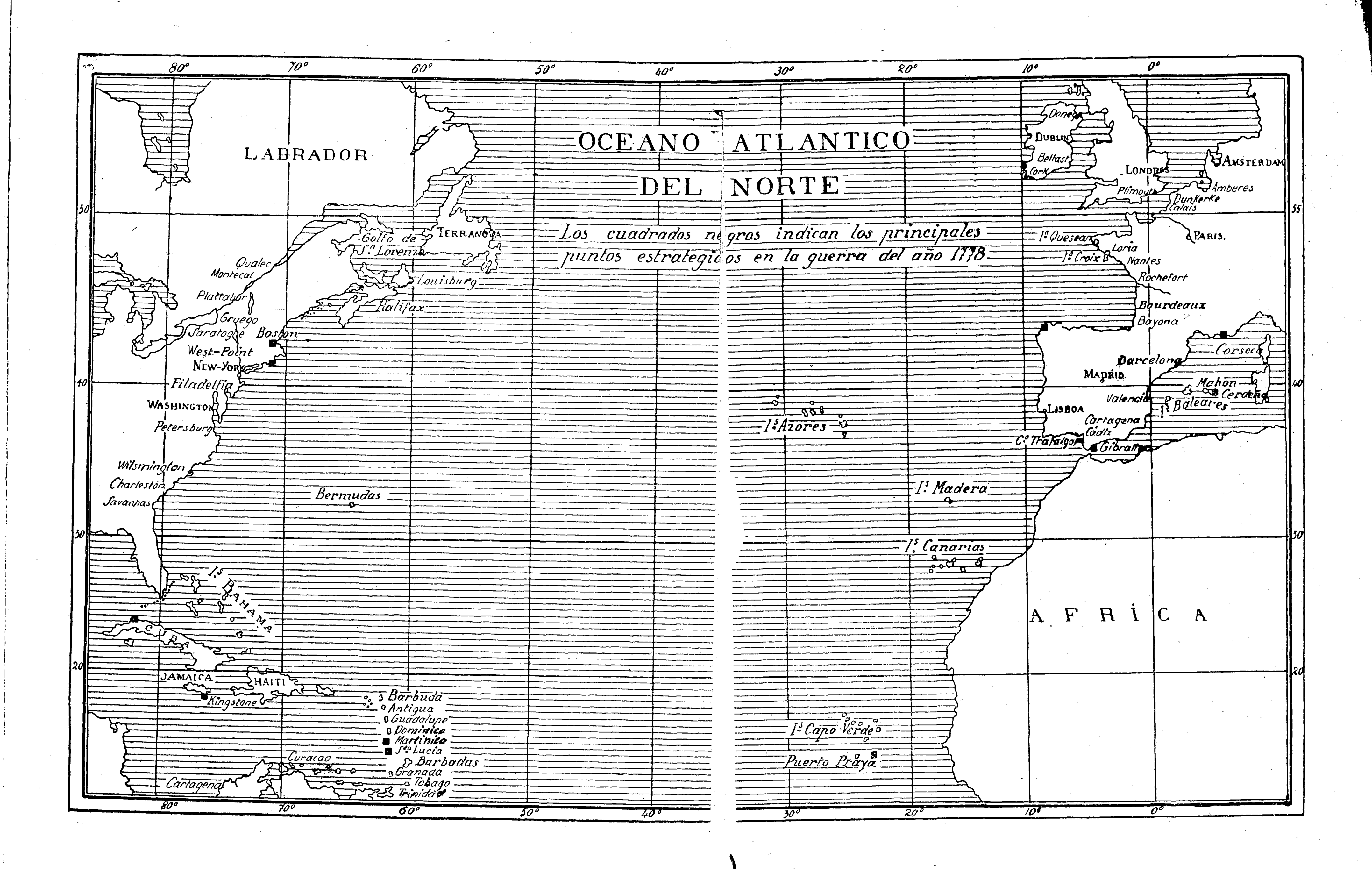
Del único modo como puede ser peligroso y quizás fatal el ataque al comercio es, con el dominio militar del mar, con la ocupación prolongada de los centros comerciales que posean importancia estratégica; y semejante dominio solo puede adquirirse por medio de una marina poderosa utilizada para combatir y vencer, al enemigo (1). Hace ya dos siglos que Inglaterra es la gran nación comercial del mundo. Su riqueza ha sido, más que la de ningún otro pueblo, confiada al mar, tanto en guerra como en paz; y sin embargo, de todas las naciones, ella ha sido siempre la más refractaria a reconocer la inmunidad del comercio y los derechos de los neutrales. La historia ha justificado su negativa, no como asunto de derecho, sino de polí-

---

(1) El centro vital del comercio inglés está en las aguas que rodean a las Islas Británicas, y como el Reino Unido dependo hoy en gran manera de los recursos externos que le envían para su consumo, se sigue de aquí que Francia es la nación que está mejor situada para entorpecer este tráfico, ejerciendo el corso en dichas aguas en razón a su proximidad a Inglaterra y a los puertos que posee en el Atlántico y en el Mar del Norte. De estos lugares salían los corsarios que en tiempos pasados hicieron tantas presas sobre la Marina mercante inglesa. La situación que ocupa en la actualidad la nación referida, es aun más fuerte que antes, pués Cherburgo constituye hoy un buen puerto en el Canal, de que carecía Francia en las guerras primitivas. Por otra parte, el vapor y los ferrocarriles han hecho que en el día sean utilizables los puertos situados en la costa Norte del Reino Unido, de modo que la Marina mercante inglesa no necesita ya centralizarse como otras veces en los puertos del Canal.

Se ha dado mucha importancia a las capturas hechas por los cruceros ingleses en la maniobras que se efectuaron el verano del año 1888 en las costas y cercanías del Canal. Pero los Estados Unidos deberán tener presente que dichos cruceros han estado situados cerca de los puertos de la Metrópoli; sus sitios de abastecimiento de carbón podrán haber estado a unas 200 millas del lugar en que operaban. Otra cosa muy distinta hubiera sido si dichos cruceros se hubiesen mantenido en actividad a 3.000 millas de la Patria. El abastecimiento de carbón, la limpieza de fondos, reparaciones precisas u otras necesidades por el estilo, sería en tal caso asunto difícil para la Gran Bretaña, en un orden regular de cosas, siempre que no pudiera hacerlo en un puerto propio, y es muy dudoso que una nación neutral que hubiera en las cercanías le permitiera hacer tal uso de los suyos.

La guerra de corso, hecha solo por cruceros independientes, estriba en una gran diseminación de fuerza. En cambio, la destrucción del comercio por medio del dominio de un centro estratégico alcanzado con una gran escuadra, exige la concentración de fuerzas. Considerada esta operación como principal y no como secundaria, la experiencia adquirida de muchos siglos condena el primer método y sanciona el segundo.



OCEANO ATLANTICO
DEL NORTE
Los cuadrados negros indican los principales puntos estrategicos en la guerra del año 1778
LABRADOR
TERRANOVA
Golfo de Sn. Lorenzo
Louisburg
Halifax
Qualec
Montecal
Plattaburg
Gruego
Saratoga
Boston
West-Point
NEW-YORK
Filadelfia
WASHINGTON
Petersburg
Wilsmington
Charleston
Savannas
Bermudas
Is. BAHAMA
CUBA
JAMAICA
Kingstone
HAITI
Barbuda
Antigua
Guadalupe
Dominica
Martinica
Sta. Lucia
Barbadas
Granada
Tobago
Trinidad
Curacao
Cartagena
Is. Azores
Is. Madera
Is. Canarias
Is. Capo Verde
Puerto Praya
Donegal
DUBLIN
Belfast
Cork
LONDRES
Plimouth
AMSTERDAM
Amberes
Dunkerke
Calais
PARIS
Is. Quesean
Is. Croix
Loria
Nantes
Rochefort
Bourdeaux
Bayona
Corseca
Barcelona
MADRID
Valencia
Mahon
Cerdeña
Is. Baleares
LISBOA
Cartagena
Cádiz
Co. Trafalgar
Gibraltar
AFRICA
80°
70°
60°
50°
40°
30°
20°
10°
0°
50
40
30
20
55

tica; y si ella continúa manteniendo su marina con tanta plenitud de fuerzas y vigor, el porvenir repetirá, sin duda, las lecciones del pasado.

Los preliminares de la paz entre la Gran Bretaña y los gobiernos aliados que pusieron fin a esta gran guerra, se firmaron en Versalles el 20 de enero de 1783; habiéndose hecho ya dos meses antes un arreglo entre la Gran Bretaña y los comisionados americanos por el cual se reconocía la independencia a los Estados Unidos. Este fué el gran resultado producido por la guerra. Con respecto a los beligerantes europeos, diremos que la Gran Bretaña recibió de Francia todas las islas que había perdido con excepción de Tobago, y entregó en cambio Santa Lucía. Se restituyeron las estaciones francesas de la India; y Trincomalee, que estaba en posesión del enemigo, no pudo impedir Inglaterra que volviese a poder de Holanda, pero rehusó ceder Negapatam. A España, entregó Inglaterra, las dos Floridas y Menorca, cuya isla hubiera sido una pérdida seria si el Poder Naval de España hubiese sido suficiente para conservar su posición; pero como no lo era, de nuevo cayó en manos de Inglaterra en la guerra siguiente. También se hizo una nueva distribución, sin importancia, de algunos puntos comerciales situados en la costa occidental de Africa.

Triviales en sí mismos, no hay necesidad de hacer más que un comentario a estos arreglos. En cualquier guerra que venir pueda, su solución dependerá completamente del equilibrio de fuerzas navales y del imperio de los mares, con respecto al cual nada concluyente ha establecido la guerra que acabamos de considerar.

Los tratados de paz definitivos se firmaron en Versalles, el 3 de septiembre de 1783.

INDICE DE CARTAS Y PLANOS

SEGUNDO TOMO

PLANOS DE LOS COMBATES NAVALES

Cuando en estos planos se encuentren letras mayúsculas repetidas en sitios diferentes, entiéndase que corresponden a posiciones simultáneas.

INDICE DE MATERIAS

SEGUNDO TOMO

CAPITULO XI

CAPITULO XII

CAPITULO XIII

CAPITULO XIV